

МЕРКИТЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ СА ВЕЧЕ НА МАСАТА ЗА ОБСЪЖДАНЕ



транспортните работници, Зоринчо Йорданов – председател на Национален железничарски синдикат към КТ „Подкрепа“, Георги Манолов – председател на Синдиката на локомотивния персонал в България и Екатерина Йорданова – председател на Съюза на транспортните синдикати в България (СТСБ) към КНСБ.

Министър Ангелкова заяви, че всяка от предложените конкретни мерки, свързани с подобряване условията на труд, повишаване квалификацията на експлоатационния персонал, поддръжката и ремонта на подвижния състав и жп инфраструктурата, които ръководствата на двете железопътни компании възнамеряват да осъществяват, ще бъде съгласувана с тях. Участниците в срещата се обединиха около становището, че са необходими незабавни действия по подобряване процеса на работа и контрола, за да се гарантира безопасността на жп превозите на пътници и товари. Министър Ангелкова подчерта, че разчита именно на синдикатите да се включат активно и заедно с тях да бъдат приети неотложните мерки, свързани с подобряване условията на труд, повишаване квалификацията на експлоатационния персонал и поддръжката и ремонта на подвижния състав и жп инфраструктурата. Тя увери, че допълнителни средства няма да се търсят, а те ще дойдат от ревизираните бизнес планове, в които ще бъдат включени дейностите, определени като приоритетни заедно със социалните партньори. Следващата среща между ръководствата на Министерство на транспорта, информацията технологии и съобщенията и социалните партньори ще се проведе в петък (24 октомври) и на нея още веднъж ще бъдат обсъдени и приети конкретни мерки и предложения, постъпили от жп превозвача и НКЖИ.

Тази работна среща в рамките на настоящата седмица ще бъде предшествана от още едно обсъждане в оперативен порядък само от ръководствата на жп компаниите. Тогава акцентът ще падне върху приоритетните действия в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план, както и върху намирането на необходимите финансови средства за изпълнението им, заложи в съществуващите бюджети. Целта е в максимално кратки срокове, след като синдикатите в жп транспорта ги одобряват, мерките да започнат да се изпълняват. Едва след това министър Николина Ангелкова ще ги представи публично.

Конкретните мерки за подобряване условията на труд в българските железници и повишаване на безопасността на железопътните превози бяха представени на министър Николина Ангелкова в последния ден на миналата седмица от ръководствата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НК „Железопътна инфраструктура“ в срока, който тя постави. Документите предвиждат незабавни, средносрочни и дългосрочни инициативи, свързани с ремонта и поддръжката на подвижния състав и жп инфраструктурата, подобряване на квалификацията на експлоатационния персонал и план за повишаване на безопасността. Предложените незабавни действия са свързани с проверка на изправността на системите за влакова диспечерска радиовръзка и автоматичната локомотивна сигнализация (ALS), както и въвеждане на процедури за ежедневен контрол, заедно със засилване

на координацията между отделните контролни звена по безопасност в двете дружества. Те предвиждат веднага да започне да се изпълнява подробен график за обучение на експлоатационния персонал.

Министър Ангелкова се срещна и с представителите на всички синдикати в железниците. В срещата участваха и заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Георги Тодоров, изпълнителният директор на ИА „Железопътна администрация“ Веселин Василев, генералният директор на НКЖИ Милчо Ламбрев, изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Християн Кръстев и главният ревизор по безопасността на НКЖИ Бисер Минчев. Синдикалните организации бяха представени от Петър Бунев – председател на Синдиката на железничарите в България към КНСБ, Розен Зарков – председател на Федерацията на

ПРЕВЕНЦИЯТА Е В ОСНОВАТА НА ПРЕВОЗНИЯ ПРОЦЕС

Казва инж. Продан Проданов, новият заместник-изпълнителен директор по безопасността в „Холдинг БДЖ“ ЕАД

Инж. Проданов е завършил специалност железопътна техника във ВТУ „Тодор Каблешков“. Професионалното му развитие изцяло е свързано с българските железници. Бил е началник отдел „Вагони“ в Генерална дирекция „БДЖ“ и началник на Вагонен район Стара Загора. В 35-годишната му кариера в системата е заемал различни други експлоатационни и управленски длъжности, а преди назначаването му за заместник-изпълнителен

директор в холдинга е бил заместник-директор „Товарни вагони“ в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.

В момента сред основните му задачи е доизработването и остойностяването на мерките, които ще се вземат за подобряване безопасността на превозите и условията на труд. По думите му, основната цел на железопътния държавен превозвач е да осигури надежден жп състав за превоз на пътници

На стр. 3



ВЪВ ФРАНЦИЯ ЩЕ ПУСНАТ МУЛТИТРАНСПОРТНА КАРТА



Съвсем скоро на бизнес пътниците, пристигащи във Франция, вече няма да се налага да ровят в личните си документи в търсене на нужния билет. Френските национални железници (SNCF) планират да пуснат в продажба мултитранспортна карта, с която може да се пътува не само с жп транспорта, но и с таксите, автомобили и

велосипеди под наем.

Авторите на проекта съобщават, че новата карта ще съдържа всички данни на пътника, необходими за заплащане на пътуването. Чрез нея трябва да се осъществи преход към перспективната система iDPass. Тя предвижда пътниците да пътуват с всички видове транспорт с помощта на аналогична единна

пластика. От тази иновация се очаква да направи пътуванията много по-удобни и спокойни за клиентите на различните превозвачи. Възлагат се надежди и за подобряване на партньорските взаимоотношения между операторите. В рамките на проекта SNCF трябва да създадат единна електронна база данни до края на годината.

ДАНИЯ ИНВЕСТИРА 3 МЛРД. ЕВРО В НОВИ ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ



Железниците на Дания (DSB) възнамеряват да инвестират между 20 и 22 млрд. крони (2,74 - 3,05 млрд. долара) в обновяването на своя подвижен жп състав. С тези средства трябва да бъдат закупени общо 275 нови композиции от три групи: регионални влакове, развиващи скорост до 160 км/ч; междуградски – ускоряващи до 200 км/ч, и високоскоростни – „летящи“ с около 250 км/ч. Разчетите на специалистите на компанията сочат, че за да се обезпечи нормалната ѝ дейност, този жп парк трябва да бъде закупен през следващите 15 години.

От DSB подчертават, че ще подхождат с голямо внимание при

избора на доставчици на новия подвижен състав. Предложението на допуснатите до конкурса компании ще бъдат щателно проучени, за да не се повторят грешките, направени при закупуването на междуградските влакове IC4. Те бяха разработени за датската жп мрежа, но в хода на експлоатацията им с тях започнаха да възникват множество технически проблеми.

Придобиването на новите състави е заложено в стратегията Future Train на министерството на транспорта на Дания. Тя се явява продължение на утвърдената през миналата година програма за развитие на жп транспорта

в страната. Същата предвижда инвестиции за жп сектора в общ размер на 28,5 млрд. крони (5 млрд. долара). Средствата, които трябва да се заделят, са от приходите на държавата от нефтодобива в Северно море.

Приетата от датските власти програма посочва, че с тези пари следва да се проведе и модернизация на железопътната инфраструктура. Тя ще включва електрифицирането на определени жп участъци и рехабилитацията на други. Като резултат от подобренията се очаква пътническите жп превози между основните датски градове да се ускорят.

Китай ще строи железопътно трасе в Нигерия

Китайската инженерно-строителна корпорация ССЕСС ще построи 650-километрова жп линия на територията на Нигерия. Тя ще свързва град Калабар, разположен в източната част на африканската държава, с 10-милионния пристанищен мегаполис Лагос (в западната ѝ част).

Маршрутът на бъдещия железен път ще преминава през основни нигерийски градове като Аба, Порт Харкот, Вари и Бенин сити. Той ще обслужва населението на общо 10 щата. Планира се по трасето да бъдат изградени 22 жп гари, а обслужващите го влакове да пътуват по него с максимална скорост 120 км/ч.

Проектът е наречен Coastal Railway и се оценява на 13,12 млрд. долара. Министерството на транспорта на Нигерия и китайската корпорация вече са подписали рамково споразумение за реализацията му.

В перспектива Coastal Railway може да стане част от железопътния коридор ECOWAS, чрез който идеята е да се осигури надеждна жп комуникация между държавите от Западна Африка.



В Барселона строят най-дългата метро линия в Европа

Мечтата на туристите за лесен и бърз трансфер между барселонското летище „El Prat“ и центъра на испанския мегаполис ще стане факт през 2016 г. Тогава се очаква да бъде пуснат в експлоатация и последният участък от изграждащата се линия L9 на местното метро. Той ще свърже централната метростанция Zona Universitària с терминал T1 на аеропорта.

Трасето ще се обслужва от 20 - 25 напълно автоматизирани влакове без машинисти. Състави от този тип вече оперират по други линии на барселонския метрополитен, както и по завършените и отворени за движение участъци от линия L9. Предвижда се обаче по цялото трасе да се движат и мотриси Alstom от още по-нов тип. Първите две от тях вече се сглобяват и до няколко седмици ще започнат изпитанията им.

Тези петвагонни състави ще се движат пробно между метростанция Mas Blau и летището в продължение на около година. Дългата пробна експлоатация е обусловена от пълната им автоматизация. Испанските закони предвиждат дълги изпитания за роботизирана техника. За сравнение, традиционните метро мотриси с машинисти се тестват в рамките на 3-4 месеца.

В момента няколко от завършените участъци на линия L9 вече са пуснати в експлоатация. Официалното откриване на цялото метротрасе е планирано през първата половина на 2016 г. Ако строителните дейности продължават все така да се извършват по план, това най-вероятно ще стане още през февруари.

След завършването на строителството на останалите спирки на метрото до аеропорта, линията ще стане най-дългата на Стария континент. С дължината си от 47,8 км тя ще изпревари настоящия „шампион“ – Арбатско-Покровската линия на московския метрополитен (45,1 км). По-голямата част от трасето на L9 минава дълбоко под земята, като при метростанциите с връзка към друго метротрасе, тунелът ѝ „се гмурка“ под неговия.

До откриването на последния участък по трасето, трансферите от и до летището на Барселона ще се осъществяват както досега: с автобус и с електричка. Автобусният транспорт обслужва и двата авиотерминала (T1 и T2) на El Prat, а крайградски влакове на испанските железници Renfe – само по-новия T2. Те пътуват на всеки 30 минути от 06:13 ч. сутрин до 23:40 ч. вечер.



Публикациите подготви: Ивайло ПАШОВ

ПРЕВЕНЦИЯТА Е В ОСНОВАТА НА ПРЕВОЗНИЯ ПРОЦЕС

От стр. 1

и товари. Проданов посочва, че идеята на стълпите, които ще се предприемат, е пълното отстраняване, а там където това не е възможно - поне свеждането до минимум на рисковете при извършване на превозния процес. Според него такова нещо може да се постигне само чрез затапяне на контрола в дружествата и спазването на нормативните актове, свързани с безопасността.

За Продан Проданов още един не по-малко важен въпрос, който стои за решаване, е създаването на електронен регистър за обучението на персонала. Той ще включва всички, преминали курса за работа с диспечерската влакова радиовръзка и автоматичната влакова централизация (ALS). Проданов смята, че в участъците по националната жп мрежа, снабдени с нея, е задължително преминаващите локомотиви да се движат с изправна система ALS, която намалява рисковете и ролята на субективния фактор, а освен това гарантира допълнителна сигурност на машиниста.

Заради честите кражби и посегателства върху подвижния състав, които също са един

от големите трудни въпроси на държавния жп превозвач, вече е потърсена конкретната помощ от Криминална полиция. Още на първата среща, проведена преди дни, са очертани рисковите места, между които са и прелезите, където превантивната дейност трябва да се засили. Определени са и контактни групи в полицията, за да могат веднага да реагират ако се подаде сигнал на телефон 112 за произшествие или рискова ситуация. Според Продан Проданов, през последната година се увеличават случаите с прегазени граждани. Това не само е тревожен факт, но е и допълнителен стрес за един локомотивен машинист, ударил човек, макар и не по негова вина, коментира той. Най-пресен е примерът с влака в Пловдив, който заради блъсната жена в гара Тракия, е престоял около три часа, докато в същото време е трябвало да пътува и да е в Бургас, за да бъде прекачен локомотива на друга композиция в обратна посока. Инж. Проданов посочва този случай в потвърждение на тезата си, че с безопасността не могат да се правят компромиси и тя е комплекс от различни мерки, в които превенцията е изключително важна.



„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ СОФИЯ

ОБЯВЯВА

Поделението разполага със свободни жилища за настаняване на работници и служители на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

Жилищата са с адрес:

№ по ред	Местонахождение	Жилищна площ /кв.м/	Брой и вид на помещенията
1.	2.	3.	4.
1.	гр.Златица, ул. „Георги Бенковски“, бл.7, вх. А, ет. 3, ап. № 8	55,98	дневна, спалня, кухня, баня и тоалетна, коридор
2.	гр. Сандански, ж.к. „Спартак“, бл. 15, вх. А, ет. 7, ап. № 19	54,51	дневна, спалня, кухня, баня и тоалетна, коридор
3.	гр. Сандански, ж.к. „Спартак“, бл. 15, вх. А, ет. 7, ап. № 20	37,66	дневна, спалня, баня и тоалетна, коридор

НЕОБХОДИМИ ДОКУМЕНТИ, КОИТО КАНДИДАТИТЕ ТРЯБВА ДА ПРЕДСТАВЯТ:

- Молба за настаняване под наем, адресирана до Директора на ПТП - София;
- Декларация от кандидата и членовете на семейството му, че не притежават в същото населено място жилище или вила, годни за постоянно обитаване, и не са прехвърляли жилищен имот или вила, които са обитавани, през последните 5 години, преди подаването на молбата за настаняване, на други лица освен на държавата или на общината и в случаите на прекратяване на съсобственост;
- Служебна бележка за трудовия стаж на кандидата в системата на дружествата;
- Документи, удостоверяващи, че кандидатът за настаняване и членовете на семейството му не притежават в същото населено място жилище или вила, годни за постоянно обитаване – Удостоверение от данъчната служба по постоянно местоживееене за декларирани имоти на кандидата и на членовете на семейството му;
- Служебна справка, че кандидатът се намира в трудово правоотношение с „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД или „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД;
- Удостоверение от Службата по вписванията към Агенцията по вписванията по постоянно местоживееене на кандидата и членовете на семейството му, че не са прехвърляли жилищен имот или вила, годни за постоянно обитаване, на други лица освен на държавата или на общината и в случаите на прекратяване на съсобственост през последните 5 години, преди подаването на молбата за настаняване.

При необходимост може да се изискат и други документи, съобразно конкретния случай.

Посочените документи се представят в деловодството на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД – ПТП София, гр.София, ул. „Владайска река“ № 2.

За допълнителна информация: тел. 0886004161 – арх. Пенка Кръстева, старши експерт „НИ и РС“, ПТП София.

ОБРАТНА ВРЪЗКА



Пише ви Милен Кирилов, но не в качеството ми на ресорен репортер от новините на БНТ 1, а като обикновен пътник на БДЖ. Затова за разлика от друг път това писмо не е молба за съдействие за реализация на информационен материал за телевизията, а положителен отзив от пътуването ми с влак на компанията.

През нощта между 27 и 28 август пътувах за първи път с пуснатите в движение през миналата година нови спални вагони. Те бяха част от композицията на бързия влак Варна - Горна Оряховица - София, който потегля от морската столица в 21.45ч. От качването ми във влака във Варна до слизането ми на гара София бях изключително приятно изненадан от факта, че състоянието на спалните вагони беше същото като в началото, когато още бяха чисто нови. С други думи заварих чистота и хигиена, поддържана на много високо ниво. Същата бе ситуацията и в спалното купе, където бях настанен. Работеха абсолютно всички устройства - лампи, контакти, високоговорители, от които се чуваха съобщенията от влаковия персонал, щората за прозореца и пр. Чаршафите и одеялата бяха като нови, а тоалетната доста чиста, без неприятната миризма и с работещи системи. И всичко това на социално приемлива цена, ако не ме лъже паметта - допълнителни 10 лв. към билета. Държа да подчертая, че комфортно и чисто беше и във влака от София до Варна през Горна Оряховица, с който пътувах преди това в събота 23 август.

Пожелавам състоянието на вагоните да остане същото още дълги години, а чистотата и уюта да станат еталон за цялата железница, тъй като все още има какво да се желае особено по отношение на по-старите вагони и композиции. Макар и захабени от времето и дългогодишната употреба винаги личи, кога се поддържат чисти и кога не. Това не изисква кой знае какви средства, а по-скоро добра организация, воля, желание и усилия. Доказателство, че те могат да са реалност е описаната ситуация със спалните вагони.

За това предлагам според финансовите възможности на компанията служителите, които са почистили въпросния влак да бъдат наградени и допълнително парично стимулирани. Съзнавам, че това им е работата, за която им се плаща, но все пак всеки, който се е справил отлично има право да бъде поощрен и насърчен.

Още един път благодарности за комфортното петзвездно пътуване!

Милен Кирило - клиент на БДЖ

СЪОБЩЕНИЯ

„Холдинг БДЖ“ ЕАД съобщава, че на 15 октомври 2014 г. обяви обществена поръчка – публична покана с предмет: „Доставка на консумативи за офис техника, хартии, хартиени изделия и канцеларски материали“ за нуждите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, разделена на 2 обособени позиции, с изходящ № 04-01-201/15.10.2014г, и с уникален № 9034699 в Регистъра на обществените поръчки към АОП, публикувана на сайта им на 15 октомври 2014 г.

„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД в качеството си на Възложител на обществени поръчки на основание чл.101б, ал.3 от ЗОП съобщава, че на портала за обществени поръчки и в профила на купувача е публикувана покана за избор на изпълнител по реда на Глава VIII „а“ за възлагане на обществена поръчка чрез публична покана с предмет: „Доставка на работни обувки половинки за нуждите на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД“.

Срокът за получаване на офертите е 31.10.2014 г. до 16:30 ч., а отварянето им е на 03.11.2014 г. от 14:00 ч. в сградата на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД на адрес: гр.София - 1080, ул. „Иван Вазов“ №3.

ИДВА ЛИ КРАЯТ НА НОЩНИТЕ ВЛАКОВЕ В ЕВРОПА?

Нощните влакове със спални вагони постепенно излизат от мода в развитите европейски държави. През последното десетилетие техният брой неумолимо намалява. За този период жп компаниите във Франция, Италия и Испания са съкратили десетки такива състави. Тенденцията не подминава и Германия. Deutsche Bahn (DB) стана един от последните големи жп превозвачи, които се принуждават да свият драстично тази услуга.

От 14 декември т. г. с новото разписание DB спира нощните спални влакове по два от трите основни маршрута CNL (City Night Line). Това са направленията Базел - Амстердам - Прага - Копенхаген и Хамбург - Берлин - Мюнхен - Париж. Спални влакове ще продължат да пътуват само по третия маршрут - Варшава - Прага - Амстердам, който обаче също ще бъде частично съкратен. Занапред неговата крайна точка ще е Кьолн.

От германските железници обясняват, че са принудени да предприемат тези действия, тъй като направленията са се превърнали в неефективни. Доходите от влаковете, които ги обслужват напоследък, са станали изключително ниски, а експлоатационните разходи се запазват значителни. За поддържането на услугата CNL дружеството харчи по 20 млн. евро годишно, които приходите от нея не покриват. Същевременно

подвижният състав се нуждае от подмяна, т.е. ще трябва още инвестиции.

Пътниците във Федералната република обаче не останаха равнодушни и започнаха подписка за запазване на спалните композиции по маршрутите. Дали тя ще има ефект, ще разберем след по-малко от два месеца. Независимо от развоя на казуса, нощните влакове на Deutsche Bahn едва ли в дългосрочен план ще избегнат съдбата на своите „събратя“ от останалите водещи европейски железници.

Испанският жп монополист Renfe е предприел най-драстичните съкращения. Компанията е оставила само един спален влак до Лисабон. От този декември френските железници SNCF също запазват само няколко нощни състава до Италия. Това ще принуди много пътници и туристи да пренощуват в хотели или да залагат на друг вид транспорт, за да избегнат престоите.

Има много причини за това спалните влакове в Европа да губят популярност. Основната е споменатата вече нерентабилност на нощните маршрути. През последното десетилетие композициите, които ги обслужват, се намират в упадък заради бързото развитие на бюджетните авиокомпаниите. Последните позволяват на пасажерите да икономисват както време, така и пари. С това досегашните предимства на нощните жп превози губят актуалност.

До неотдавна, наемайки спално купе, европейският пътник можеше да си осигури покрив и комфортна почивка (без да наема хотелска стая), а на сутринта се озоваваше на мястото, за което е тръгнал. В наши дни обаче темпът на живот вече е много по-динамичен. За бизнес пътниците – основните потребители на нощните жп превози – е стандарт пътуването да отнема минимум време. В този

контекст спалните влакове не издържат на конкуренцията не само на авиокомпаниите, но и на високоскоростните електрички. Билетите за нискотарифните авиоператори и влаковете-стрели са сходни или по-ниски от тези за нощните композиции. Обикновено превозният документ за луксозно купе с душ и тоалетна е значително по-скъп.

Тук е мястото да припомним, че нощните европейски компози-

между началната и крайната гара. Цената на билета им не зависи от разстоянието и обичайните тарифи за линията, а е фиксирана и доста по-висока от тази за скоростните нощни състави. За пътниците в първокласните вагони в цената е включена и закуска. Предлага се и кетъринг.

Бързите нощни композиции са съставени от различни типове вагони – спални, кушет и със седящи места. В тях пътниците

Най-известните нощни влакове в Европа

- **NachtZug (NZ, Германия)** - нощни състави между германските градове и съседните държави.
- **CityNightLine (CNL, Швейцария)** – швейцарска компания, партнираща си германските (Deutsche Bahn) и австрийските (ÖBB) железници. Влаковете ѝ се движат между Германия (основно), Холандия Австрия, Швейцария, Дания, Белгия, Франция, Италия и Чехия.
- **EuroNight (EN)** – едни от най-разпространените нощни влакове. Оперират между големите градове на множество държави от Централна и Западна Европа.
- **Artesia de Nuit (Франция)** – спални експреси, движещи се между Париж, Лион и италианските градове Милано, Рим, Флоренция и Венеция.
- **TrenHotel (ТН) (Испания)** – семейство нощни композиции на испанските железници. Част от тях оперират между големите градове на Пиринейския полуостров. Други, като влаковете Elipsos, свързват Мадрид и Барселона с Париж, Милано и Цюрих. Към TrenHotel са и международните влакове Lusitania и SurExpresso, свързващи Испания и Португалия. Първите пътуват между двете столици. Вторите – от Лисабон до границата с Испания и Франция, където правят връзка с френските TGV.



Пътниците на европейските жп оператори се пренасочват от спалните... към високоскоростните състави



Рентабилността на нощните спални влакове спада от години... а те вече са по-предпочитани за ваканционни, отколкото за делови пътувания

ции се делят на спални и бързи. Спалните традиционно предлагат високо ниво на комфорт. Обикновено те са съставени от едно, дву- и четириместни спални купета, оборудвани с удобни легла, лампи за четене, телевизори и умивалници. В първокласните има душ и собствена тоалетна. Характерно е, че тези влакове пътуват основно през тъмната част от денонощието и за да осигурят спокойствие на пасажерите, те нямат спирки по маршрута

имат възможност да пътуват по традиционните тарифи. Екстрите са значително по-малко, а освен това влаковете спират и на редица гари по маршрута.

Въпреки по-семплия характер на композициите от втория тип, железопътните специалисти виждат бъдещето именно в тях. Прогнозите им са, че в средносрочна и далечна перспектива те постепенно ще изместят традиционните спални нощни влакове.

Ивайло ПАШОВ



*Петър Бунев, председател на СЖБ
към КНСБ и Георги Манолов,
председател на Синдиката
на локомотивния персонал
в България:*



ПРОБЛЕМЪТ, ЗА КОЙТО ОТ ГОДИНИ АЛАРМИРАМЕ, ВЕЧЕ НИ ПРИТИСКА

- Вие участвахте в първата среща с министър Николина Ангелкова, на която се постави въпросът за състоянието на безопасността и условията на труд в железниците. Ще подкрепят ли синдикатите конкретните мерки, които ще се представят от ръководството на превозвача?

Петър Бунев: - Предстои да се запознаем с тях, но още преди да навляза в детайлите искам да кажа, че откакто закриха заводите, вече не се правят капитални ремонти на локомотивите, а те допринасяха за подобряване условията на труд. Затова проблемите, поставени на срещата с министър Ангелкова, трябва да се разграничат. Приветстваме идеята да се подобри обстановката, в която работят железничарите в експлоатацията. Отдавна алармираме, че тя е под всякаква критика и многократно сме поставяли този въпрос пред различните ръководства на министерството. Така че нямаме противоречия и не спорим по това. Дори на предстоящата среща бихме допълнили и предложили някои неща, които не се дискутираха на миналата. Готови сме да си сътрудним, но акцентът трябва да се прехвърли върху безопасността на движение на влаковете, защото поводът за всички тези разговори, които водим сега, е тя. Безопасността зависи от много неща, не само от БДЖ. Тя зависи и от НКЖИ, и от различни външни фактори, каквито са ударите по прелезите. Проверките на диспечерските влакови радиовръзки и автоматичната влакова централизация (ALS) са необходими, стига да бъдат реални, тъй като няма пълно покритие на цялата жп мрежа със системата ALS. Тя обхваща само отделни и крайно ограничени участъци.

- Бихте ли уточнили общо на колко километра е монтирана?

Петър Бунев: - Само по първа линия между София и Бургас и то не по цялото трасе, защото се извършват много ремонти.

От около 4500 км железен път, на не повече от 300 – 400 км тя е поставена и действа. Пресметнете каква инвестиция е необходима като цяло, когато, за да се оборудва един локомотив с ALS, са нужни около 350 000 евро. Реалистично, на този етап е добре да се прецени и да се постави тази система само на отделни локомотиви, които ще се движат по новите модернизираните отсечки. Ако обаче се пристъпи към закупуването на нова техника, тя вече ще бъде снабдена с всички системи за безопасност. Стига да се намери финансиране, твърдо заставаме зад задачата да се закупят нови столове и климатици за локомотивните кабинни, както и да се подобрят условията в стаите за почивка на превозния персонал и локомотивните машинисти. Не може обаче да не възникват съмнения... Защото с промяната на държавния бюджет заради здравната каса, знаем откъде обикновено се пипа – от парите, отпуснати за подобряване условията на труд. Ето защо на предстоящата среща в петък искането ни ще е срещу всяка мярка да бъде посочен точен график – с персонален отговорник, срок, конкретно финансиране.

- Според министър Ангелкова ще са необходими не повече от 1,5 млн. лева. Цената, която цитирате само за оборудването на един локомотив с ALS обаче, е такава, че ще трябват значително повече средства, за да се направи и всичко останало. Откъде могат да се намерят толкова пари, като имаме предвид финансовото състояние на БДЖ?

Петър Бунев: Министерството няма как да ги осигури, защото не съществува такъв фонд. Истината е, че този милион и половина може да покрие само най-неотложните мерки, свързани с условията на труд, като закупуването на нови столове, климатици и т.н. Обаче в конструкцията на локомотивите, които са сега в експлоатация, не

е предвиден климатик. Все едно да го монтираш в „Москвич“! И в момента са поставени един – два. Нека да видим какъв ще бъде практическият ефект от тях и тогава да се тръгва към по-голяма поръчка. Най-голям проблем обаче остава същинският ремонт на локомотивите, защото у нас не се извършва такъв. Единствено преустройство се прави от „Кончар“ в Подуяне. Ако има къде да се извършва капитален ремонт, дори и чешките локомотиви от 43-та и 44-та серия могат да се възстановят. В Чехия им се прави модернизация и те излизат като чисто нови. Въпросът е да се очертае една постоянна политика и да се приеме стратегия, която да не се променя с идването на всяко ново правителство. Така един път завинаги ще стане ясно с какъв подвижен състав ще работим напред. И в Европа не си позволяват току-така да закупват съвсем нова техника, след като има модерни технологии за преустройство, което струва три – четири пъти по-евтино, и се дават гаранции за локомотивите за 20 години напред. Най-накрая трябва да се приеме единна стратегия, което по закон е работа на транспортното министерство.

Георги Манолов: Питам се само, след като тези проблеми съществуват над двадесет години, къде беше до този момент ИА „Железопътна администрация“, че чак сега се сети да прави такива кардинални проверки и да констатира добре известните на всички в бранша нелицеприятни истини.

- Нищо не споменахте за обучението на кадрите - въпрос, който остро беше поставен в дискусиата за работата на машинистите с ALS и влаковите диспечерски радиовръзки.

Петър Бунев: Поне от пет – шест години предупреждаваме, че този проблем ще ни притисне. И ето – струпа ни се върху главата. Няма желаещи да упражняват професията, въпреки свободните места и извънредния труд, който прехвърля допустимото в Кодекса

на труда. При това заплащане и риск малко са тези, които искат да поемат такава голяма отговорност. Повече кандидати се явяват за помощник-локомотивни машинисти, но човек трябва поне три години да работи на такава позиция и да изкара още един курс, за да поеме самостоятелно машината. Необходимо е да се търси адекватно решение. То ще е много трудно, защото на всички трябва да е ясно – за пет, шест месеца не може да се подготвят нужните квалифицирани кадри. Имиджът на професията значително девалвира.

- Но и тези, които в момента работят, нямат достатъчна квалификация за работа с автоматичната влакова централизация. Министър Ангелкова цитира конкретни цифри от проверката на изпълнителната агенция.

Петър Бунев: Наистина от ИАЖА заявиха, че когато са правили експеримента за възстановяване на произшествието в Калояновец, са им били необходими пет – шест дена, докато намерят подходящо оборудван локомотив и обучен персонал. Пак обаче повтарям: за да се осъществява адекватна подготовка, трябва да съществува изградена и работеща ALS. Колкото до цифрите – зависи на каква база се сравняват. Ако направим съпоставка с разстоянията в километри, снабдени със системата, ще видим, че обучените машинисти са много повече от тях. Твърдя, че всяка цифра трябва да бъде подплатена с факти.

Георги Манолов: Става дума само за около 150 км между София и Септември. Така че не толкова обучението е проблем, а че я няма технологията. Случаят е същият, както при шофьорите. Дори подготвени машинисти с оборудвани локомотиви ако няма къде да практикуват, ще забравят как се работи с ALS. Обучението, свързано с диспечерската влакова радиовръзка, също не е чак толкова сложно. Почти всички локомотиви са

оборудвани с нея. Навремето я поддържаше инфраструктурата. После ни разделиха, съкратиха хората, които се занимаваха с тази техника, и сега не се знае кой точно е отговорен.

Петър Бунев: Ето още една илюстрация за отрицателните последици, когато определени звена се закриват, без да се дава обяснение къде се прехвърля дейност, без която на практика не може. Характерен пример е и гара София. Там връзката между маневрния персонал и локомотивните машинисти се осъществява с радиостанции. Но откакто преди четири – пет месеца Божидар Ацев се пенсионира, вече няма кой да поддържа тази специфична техника. Все още драстични проблеми не са се появили, защото той е подготвил резервни варианти при авария. Скоро обаче и те ще се изчерпят и пак ще се завийкаме, защото никой млад специалист не иска непрестижна работа.

- Какъв е обобщеният извод, който можете да направите, за да се излезе от затруднената ситуация?

Георги Манолов: Министър Ангелкова създаде много очаквания в локомотивния персонал. Не един от колегите вече ми се обаждат обнадяващо, че най-после нещо ще се промени и ще се свърши онова, което не е направено за повече от 30 години. Какъв ще е резултатът ще видим. Кардиналното подобряване на условията на труд на локомотивните машинисти обаче става с нов тягов подвижен състав. Не знам как при сегашната натоварена експлоатационна обстановка ще може един локомотив веднъж да влезе в депо, за да му се монтира нов стол, а след това - втори път, за да се постави климатик. Локомотивите просто не достигат. Не ми е ясно и как ще се извършват капитални ремонти, когато подходяща база вече не съществува, а и резервни части постоянно не достигат.

Интервюто проведе:
Мая Димитрова

ДИМИТРОВДЕН – предвестникът на зимата

На 26 октомври българската православна църква празнува Димитровден в памет на Св. Димитър Солунски. Светецът е син на тогавашният солунски градоначалник, но след смъртта на баща си се възкачва на неговия пост, като е приет с голяма радост и почести. Започва усърдно да проповядва християнската вяра, но император Галерий не е доволен от неговото поведение и го хвърля в тъмницата, където Димитър Солунски бива убит от жестоките войници по време на молитва. Тогавашната християнска църква го провъзгласява за мъченик на вярата и светец, а жителите на Солун започват да го почитат като покровител на града.



притиснал и тя му дала душата на погубения светец. Така двамата братя яхнали коне и се отправили към небесата, където си разделили годината както подобава – за Георги лятото, а за Димитър – зимата. Като носител на снега и студа, светецът бива обвързван и със света на мъртвите, а именно заради това около датата на празника се чества и една от най-големите Задушници през годината. Иманярите вярват, че в нощта на Димитровден небето се отваря и заровените жълтици проблясват със синкав пламък. Също така, по стар обичай на имен ден се ходи неканен и на именника се носят бели цветя, за да е блага зимата. Цветята се увиват с ален конец, за да са здрави празнуващите.

Народните поверия гласят, че с идването на Димитровден пристига и зимата. Смята се, че Св. Димитър е по-големият брат на Св. Георги, язди червен кон, а от брадата му се спускат първите снежинки за годината. Легендите разказват, че след като ламята изляла Георги, Димитър я

Димитровден е приет също като ден на строителя, също така е и професионален празник и на ковачите, техниците, инженерите и металурзите. Имен ден празнуват Димитър, Димка, Драго, Драгомир, Даниела, Мита, Диян и хора с производни имена.



ЕСЕННА ДЕКОРАЦИЯ ЗА ДОМА

Вечерите вече са значително по-хладни, а сутрин, когато излизаме за работа, често ни изненадва и мъгла. Топлите цветове на есента обаче могат да придадат особен уют на дома ни и да превърнат жилището в истински оазис за отмора и радост.

С малко усилия и въображение ще превърнем домашния интериор в истинска празнична феерия в прослава на благодатната есен. Всяка домакиня знае, че дори подходящата купа, напълнена със сочни ябълки и круши, представлява чудесен цветен акцент и за най-скромната трапеза.

Обикновените стъклени чаши могат да се превърнат в артистични свещници ако ги напъл-

ните наполовина с жълди и ярки плодчета от есенни храсти, събрани по време на неделната разходка в парка, и върху тях поставите чаени свещи. Вместо жълди, можете да използвате бобови, лещени или царевични зърна.

Тиквите, които отвъд океана са любимата декорация в периода около празника Хелоуин, могат успешно да се използват за украса и в българските домове. Дали ще подберете три различни по големина плода и ще ги наредите върху малката масичка до дивана в хола, така че ярките им цветове да радват окото, или пък ще предпочетете да грабнете бои, четки и маркери и да развихрите художествения

си талант върху кремавата кора на най-популярния у нас сорт, зависи единствено от естетическите ви предпочитания. При всички случаи ще постигнете прекрасен ефект, който ще създаде прекрасно настроение на цялото семейство.

Красивите есенни листа, обагренни в топли цветове, са подходящ материал за украса на стъклени буркани. Залепете внимателно с подходящо лепило листата върху стъклената повърхност, а вътре в буркана поставете подходяща свещ. Така ще получите не само красива декорация за деня, а и приказен светилник, създаващ романтична атмосфера за семейната вечеря.

РОЙБОС - СПЕЦИАЛНИЯТ ЛЕЧЕБЕН ХРАСТ

Ройбосът представлява храстовидно растение от семейство Бобови, което се среща само в планините около Кейптаун, а името му в буквален превод означава „червен храст“. Именно местните жители в местността Кедърбърг са първите открили, че от дивия храст може да се направи чудесен чай, полезен за какво ли не.



Днес ройбосът се отглежда в огромни плантации, които не претърпяват никаква химическа обработка, за да може ценният състав на храста да остане непокътнат.

Чаят от ройбос набира широка популярност поради изключителния си вкус и чудотворния си ефект. Освен, че е топлата напитка има доказани антиоксидантни свойства, тя не атакува по никакъв начин нервната система, тъй като не съдържа кофеин. Употребата на червения храст укрепва имунната система и забавя процесите на стареене, а също така ограничава действията на свободните радикали, които сериозно увреждат клетките в организма. Друга отличителна черта на ройбоса е, че не съдържа танини – съединенията, които ограничават способностите на организма да преработва желязо. Чаят се препоръчва на кърмачки, бременни жени и вегетарианци, тъй като наличието на желязо, калий и мед в растението е от изключителна важност за добрата обмяна на веществата. Една от множеството ценни характеристики на ройбоса е, че притежава антиспазматични свойства и облекчава стомашните болки и колики, дори и при кърмачета. Той помага и при стомашни и храносмилателни проблеми като гадене, повръщане, киселини, язви и запек. Ройбосът не съдържа оксалова киселина, което го прави достъпен за хората с камъни в бъбреците, а също така е и най-доброто решение за хората, желаещи да намалят теглото си, тъй като осигурява необходимите количества течност, без да прибавя излишни калории. Чаят от червения храст може да се консумира както топъл, така и студен, и представлява чудесна освежителна напитка в горещите месеци.

СУПА МИНЕСТРОНЕ С РОЙБОС

Необходими продукти:

- 2 чаши (500 мл) запарен чай от ройбос;
- 2 чаши зеленчуков бульон;
- 1 буркан домати, нарязани;
- 3 с.л. доматино пюре;
- 1 картоф, нарязан на кубчета;
- 1 глава лук;
- 2 стръка целина;
- 2 моркова;
- 2 с.л. риган, босилек и майоран, сухи или пресни;
- 350 г зрял боб от консерва;
- 1 голяма тиквичка;
- 1 чаша несварени макарони-„охлюви“.



Начин на приготвяне:

В голяма тенджера разбъркайте чая ройбос, бульона, домати, доматино пюре, лука, целината, моркова и подправките. След като сместа заври, намалете огъня и оставете да къкри 15-20 мин. Добавете боба, тиквичката и „охлювите“, като оставете още 10-15 минути на тих огън, докато зарзаватите омекнат. Подправете със сол и черен пипер и сервирайте с топъл селски хляб.

ДЕСЕРТ С КРУШИ

Необходими продукти:

- 4 чаши (1 л) запарен чай от ройбос;
- 1/2 чаша ябълков сок;
- 1 с.л. напълзан джиджифил;
- 1/2 ч.л. екстракт от бадеми;
- 4 зрели круши;
- 1/4 чаша нарязани бадеми, леко запечени;

Начин на приготвяне:

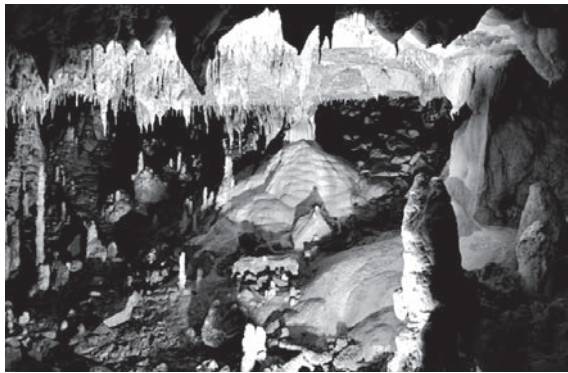
В голяма тенджера сгорещете чая, ябълковия сок, джиджифила и бадемовия екстракт до температура преди точката на кипене. Сложете крушите с отрязаната повърхност нагоре. Задушете ги на слаб огън за около 10 минути или докато може лесно да ги прободете с вилица. Преместете крушите и течността в купа и изчакайте да изстинат. Сервирайте ги със стайна температура, добавяйки по малко от течността. Украсете с бадемите.



НАЙ-ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНИТЕ ПЕЩЕРИ В БЪЛГАРИЯ

Страната ни е известна със спиращата дъха природа, невероятните места и гледки, способни да замаят главата и да завладеят сърцето на всекиго. Изумителните пещери, които има на разположение, са задължителни за посещение и със сигурност ще оставят незаличими спомени в душата. Представяме ви няколко от най-красивите феномени в България:

ПЕЩЕРА „СНЕЖАНКА“



Позната е още и като „Перлата на Родопите“, тъй като се намира само на 5 километра от град Пещера. Нейната дължина достига скромните 145 метра, но за сметка на това съчетава в себе си всички възможни пещерни образувания – сталагмити, сталактити, сталактони, езера, драперии и превъзходни галерии. Името на пещерата произлиза от снежните наслагани, образуващи зашеметяващи форми, които задължително трябва да бъдат посетени. Има няколко зали като „Музикалната зала“, „Залата на виметата“ и прочутата „Вълшебна зала“, където се намира самата Снежанка.

ЯГОДИНСКАТА ПЕЩЕРА



Този невероятен феномен също се намира в сърцето на Родопска планина. Пещерата е дълга цели 10 километра, разделена е на 3 основни етажа, като само последният е електрифициран. Това предоставя на туристите невероятна 1100 метровата пътека, по която могат да се разходят. Ягодинската пещера е изпълнена с великолепни образувания, сред които цветни скални слоеве, наречени „леопардови кожи“, „завеси“, пещерни перли. Сталагмитите и сталактитите образуват фигури, напомнящи на редица фантастични герои сред които Дядо Коледа, Пижо и Пенда, дори на Богородица и Младенеца. Традиция за спелеолозите е да празнуват навечерието на Нова Година в пещерата, като дори палят елха. Също така Ягодинската пещера е приютила около 200 щастливи сватби!

ДЯВОЛСКОТО ГЪРЛО

Родопите са дом и на тази вълнуваща пещера. Дяволското гърло не предлага особено разнообразие от обичайните пещерни форми, но за сметка на това доставя забележителни усещания. В нея властва силата на природните сили, обладана е от антична тайнственост и полъха на непознатото. Името на пещерата идва от облика на нейния вход, който прилича на дяволска глава, в чието „гърло“ се



изсипва водопад с мощен тътен. Легендите гласят, че точно там Орфей се е спуснал към подземния свят, за да търси своята любима Евридика. Триградската река се излива в Дяволското гърло от 42 метра височина, като така образува най-високия подземен водопад на Балканския полуостров. Съществува поверие, засилващо мистичността на пещерата, че нищо, пуснато в бурните води, не стига до изхода, а сякаш завинаги изчезва. Маршрутът за туристи е изцяло обезопасен с парапети, но това не спира адреналинът да завладее тялото и ума на изкачващите се. Една от любопитните форми, привличащи погледа, е Богородицата, която се намира в края на Дяволското гърло.

ДЕВЕТАШКАТА ПЕЩЕРА



Това феноменално природно наследство се намира в изключителна близост до град Ловеч. В Деветашката пещера също се наблюдават типичните образувания, но интересното при нея са двете разклонения – едното е топло и сухо, а през другото протича река. Пещерата приютава и една изключително обширна зала – цели 2400 кв. м. Една от залите, носеща името „Олтара“, съхранява особено ценни останки от неолита по тези земи. Друга забележителност, на която трябва да се обърне внимание, е бронзовата апликация от 5 в. пр. Хр.

ПЕЩЕРА „ЛЕДЕНИКА“



Спиращата дъха пещера се намира само на 16 км. от Враца и е място, което всеки българин задължително трябва да посети. Изящното си име получава заради невероятните ледени форми, които се образуват по време на зимния сезон. Също така в Леденика се намира и магическото езеро, което изпълнява и най-смелите мечти, ако го докоснете. Пещерата е изпълнена с множество зали като „Преддверието“ и „Плъзнята“. В галерията, наречена „Голямата концертна зала“, ежегодно се честват т.нар. Ботеви дни – от 24 май до 2 юни.

НЕОБИЧАЕН ТЪРГ

Притеснили сте се, че мистичният кръвопиец Дракула ви е набелязал за следващата си жертва? Не се бойте! От скоро на търг в щата Ню Джързи се предлага комплект в помощ на смелия убиец на вампири.



В специален сандък, чиято форма особено много наподобява ковчег, могат да се намерят пистолети, брадви, дървени пръчки и разпятя, които би трябвало да отблъснат кръвожадните чудовища. Освен старовремските оръжия, датиращи от 19 век, необичайният комплект включва Библията, шишенца с чесън, светена вода и сол. На необичайния търг се предлагат и всички нужни пособия за извършването на вуду ритуал, събрани в подходяща автентична резбована кутия. Любопитното ѝ съдържание се изразява в наличието на човешки череп, восъчни кукли, широк набор от игли и дори ужасяващи снимки на умиращи деца. Други любопитни артикули, с които участниците на търга могат да се сдобият, са японска демонична маска, африкански ножове за хвърляне, автентични ноти за пиано от известни композитори, дори екзотични видове паяци.

МЕТЕОРОЛОЗИТЕ НА ЖИВОТИНСКОТО ЦАРСТВО

Всеизвестно е, че слонете са прочути с впечатляваща памет, но съсем скорошни проучвания показват, че грамадните животни са „талантиливи“ и в областта на метеорологията. Изследователи твърдят, че симпатичните сивушковци могат да доловят



приближаваща буря чак на 241 км разстояние. Също така възникват теории, че уменията на животните в прогнозирането биха били полезни на природозащитниците в опазването на стадата от браконieri. Не е очудващо, че поради размера на ушите си, слонете могат да доловят много нискочестотни звуци. Учените смятат, че големите животни могат да чуят гръмотевичните тътени и поройния дъжд от десетки мили разстояние и да усетят кога ще ги застигне. След дълги наблюдения върху седем слона от различни стада, тексаски професори са установили, че животните постоянно променят посоката си на миграция в дъждовните периоди. Сивушковците имат остра нужда от дъжд и всеки път, когато дочуят приближаването на буря, променят курса си право към нея. Именно това прави действията им достатъчно предсказуеми, че природозащитниците да направят всичко по силите си да защитят стадата от браконieri.

РАЗЛИЧНИ СЕЗОНИ – РАЗЛИЧЕН ХАРАКТЕР

Редица експерименти показват, че хора, родени в определени моменти от годината развиват специфични черти на характера. Изследователите отдават тези сходства на факта, че сезоните имат определено влияние върху някои мозъчни субстанции като серотонин и допамин, които контролират емоциите и чувствата. Твърди се, че хората, родени през лятото, са по-склонни към темпераментни прояви и емоционална експресивност, а също така и че страдат от резки промени на настроението. За разлика от тях, за бебетата, появили се на бял свят през пролетта, учените казват, че са склонни към особено позитивно и приповдигнато поведение. Проучванията откриват, че хората, родени през есента не са особено податливи на депресия, а тези, родени през зимата, не могат да бъдат раздразнени лесно.



Елитните пътници на европейския високоскоростен оператор Eurostar вече имат възможност да чакат своите влакове в специални луксозни салони по някои от основните жп гари на Европа. Те се откриват в рамките на инициативата на превозвача, насочена към подобряване на престоя на неговите клиенти по влаковете терминали. Чрез нея той иска да накара най-платежоспособните си и доходоносни клиенти да се почувстват още по привилегировани.

От началото на лятото Eurostar започна да реконструира чакалните по ключовите жп терминали, които се използват от пасажерите на жп компанията. Първа на обновяване бе подложена залата за пътници в лондонската гара Сейнт Панкрас. В резултат там бяха обособени нова луксозна чакалня (Business Premier Lounge St. Pancras) и нова фирмена билетна каса. Аналогична модернизация бе направена на брюкселската жп гара Bruxelles-Midi, откъдето пасажерите правят връзка с високоскоростните влакове, пътуващи из цяла Франция. Последно осъвременяване се извършва и в гаровия комплекс Lille Europe в



Лил. В хода му терминалът също така ще бъде разширен. Това се налага в отговор на нарастващия брой пътници, предпочитателно скоростните състави на компанията.

Новообособените VIP пътнически салони напомнят на лобита на 5-звездни хотели. Всеки от тях се отличава с изтънчен и елегантен дизайн, който създава

атмосфера на уют и откритост. Тя предразполага пътниците да използват времето до тръгването на влака по куп приятни начини - било за активен отдих, за отмятане лични бизнес ангажменти или за провеждане на делови и приятелски срещи.

Меката светлина по периметъра на залите променя своята интензивност в зависимост от часа на денонощието. По този начин се пресъздава ефект на естествено осветление и се оказва успокояващо въздействие.

Край всяко от креслата в салоните за изчакване има електрическа розетка и USB порт. Те позволяват на пътниците лесно да зареждат мобилните си устройства и да прехвърлят данни и информация. Благодарение на пълното Wi-Fi покритие на помещенията и бързия и стабилен интернет, възможността за постоянен достъп до световното виртуално пространство е гарантирана.

Пръснатите из помещенията плазмени екрани периодично

дават информация за времето в градовете по влаковите маршрути и припомнят разписанието. От тях пасажерите могат да научат и интересни факти за дейността на превозвача.

Желаещите да се отдадат на четене винаги имат на разположение голям набор от вестници и списания. Огладнелите пък могат да разчитат на добре зареден бар с богат асортимент от класни храни и напитки. Менюто е много разнообразно и през целия ден се променя. В сутрешните часове витрините се зареждат предимно с пресни закуски и сладкиши. На обяд има избор от различни ястия. Следобед и вечер пътниците могат да се подкрепят със сандвичи и различни сирена. Цялата храна е много вкусна и здравословна.

С това екстрите обаче не свършват. В елитните чакални на Eurostar ще срещнете дори специални гишета за поръчка на таксите и наемане на хотелски стаи. Служителите, които работят на тях, правят всичко възможно

но, за да уредят трансфера до желания хотел и да осигурят предпочитаната за престоя стая или апартамент.

От комфорта на новите чакални могат да се възползват както бизнес пасажерите, пътуващи в Business Premier Class (най-високия клас в съставите Eurostar), така и постоянните клиенти на оператора. Последните се допускат след представяне на специалната карта за лоялност Eurostar carte blanche. Тя се издава на най-често ползващите услугите на компанията и им дава някои привилегии, които улесняват и жп трансферите. Сред тях са приоритетното (в рамките на 10 минути) чекиране, достъп до чакалните за пътници с билет бизнес класа, помощ при поръчка на такси и хотелска резервация и други.

Очаква се кампанията по обновяване на чакалните да обхване и други основни жп терминали, обслужващи клиентите на Eurostar.

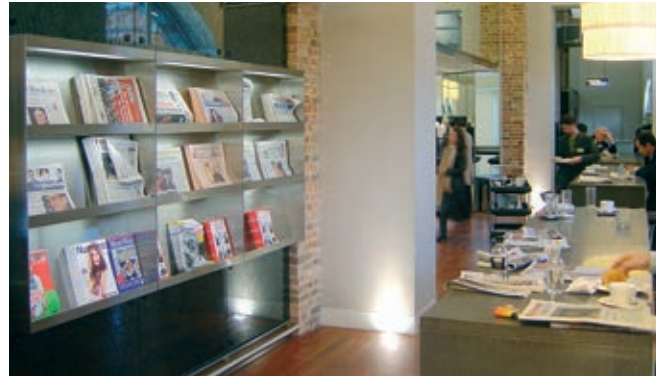
Ивайло ПАШОВ



Елитната клиентела на Eurostar може да изчака влака далеч от масовия пътник, сред много комфорт и екстри



Плазмените екрани са ненаатрапчиво вградени в интериора



Освен пресата, на разположение на пасажерите са и много книги



Докато очакват влака, пасажерите могат да оставят багажа и върхните си дрехи в специален гардероб под надзора на персонала

Продължава АБОНАМЕНТ 2015

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.

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

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: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07VPB179241064295803
BIC: VPB1BG3F
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.