

Политики

КРАЙГРАДСКИЯТ ЖП ПРОБЛЕМ НА УКРАИНА на стр. 3



Памет

КАУЗАТА – СТРОИТЕЛИ НА СЪВРЕМЕННА БЪЛГАРИЯ на стр. 4



УСТОЙЧИВА ФИНАНСОВА РАМКА ЗА ЖП СИСТЕМАТА СЛЕД 2020 Г.

Такава позиция подкрепиха представители на сектора и еврокомисарят по транспорт Виолета Булц на „кръгла маса“ в Брюксел с участието на зам.-министър Велик Занчев



Провеждането на целенасочена и устойчива политика е основата за изграждането на една финансово стабилна, ефективна и безопасна железопътна система, заяви заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев при откриването в Брюксел на кръгла маса на тема „Финансиране на железопътния транспорт в контекста на многогодишната финансова рамка след 2020 година“. Това е първото официално събитие в сектор „Транспорт“ от календара на Българското председателство на Съвета на Европейския съюз.

Заместник-министър Занчев запозна участниците с постигнатите у нас резултати в последните години

по отношение на модернизацията на железопътната мрежа с европейско и национално финансиране. Той изрази ясна и категорична позиция за важността, проектите по Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) да останат сред основните приоритети на държавите-членки за модернизирането на инфраструктурата след 2020 г.

„Развитието на железопътния транспорт е възможно чрез осигуряването на устойчиво финансиране за сектора, с ясни и измерими резултати“, отбеляза още зам.-министърът. От съществено значение за България е да продължи прилагането на грантове, които подпомагат проекти, свързани с модернизацията на физическата инфраструктура по TEN-T,

подчерта той. Друга важна задача за страната ни е разширяването на мрежата, свързана с изграждането на сухопътните връзки към страните от Западните Балкани, които ще подобрят транспортната свързаност в Югоизточна Европа.

От името на Общността на Европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER), изпълнителният ѝ директор Либор Лохман, призова политиците да увеличат транспортния бюджет на организацията, за да може след 2020 г. мултинационалната финансова рамка да отговори адекватно на нарастващите потребности на транспорта. Той насочи вниманието на участниците в кръглата маса към ключовата роля,

На стр. 6

НОВИ, ПО-ВИСОКИ ЗАПЛАТИ ОТ 1 ЯНУАРИ 2018 Г.

Съветът на директорите в „Холдинг БДЖ“ ЕАД прие решение за увеличаване на трудовите възнаграждения на локомотивния персонал в „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД с 12,5 процента. Така от 1 януари 2018 г. заплатите на всички служители в „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД се повишават. Увеличението се определя в зависимост от заеманата длъжност и варира между 11 и 12,5 процента.

Въведената бонусна система за локомотивния персонал в „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД се запазва. По този начин се поощрява коректното изпълнение на служебните задължения.

Увеличението на трудовите възнаграждения на персонала е в резултат на проведените реформи и подобреното финансово състояние в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и двете му дъщерни дружества.

ЕК опуска средства за жп линията Елин Пелин – Костенец

Над 1 млрд. лева одобри за страната ни Европейската комисия в деня на официалното откриване на българското председателство на Съвета на ЕС в Брюксел. Парите ще бъдат вложени в проекта за модернизация на жп линията Елин Пелин – Костенец, съобщиха от пресцентъра на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. С отпуснатите средства ще се модернизират повече от 51 км железопътни линии и 5 жп гари, разположени по протежението на трасето. Предвижда се също да се премахнат всички пресичания на едно ниво между железопътния транспорт, автомобилното и пешеходно движение.

Линията е част от скоростната ж.п. магистрала София – Пловдив – Бургас и преминава през сложен планински терен, затова и строителството ѝ е толкова скъпо. По същата причина между Елин Пелин и Костенец на места ще се наложи тя да бъде променяна така, че да не се покрива с настоящата. Според експертите това е най-мощният железопътен проект в оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. За да се постигнат проектните скорости от 160 км/ч за пътническите влакове и 120 км/ч за товарните се налага изграждането на повече от 20 км тунели, най-дългият, от които е 6 км. Предвидено е още строителството на над 23 мостове и виадукти с обща дължина около 3 км.

С приключването на проекта се осигурява модерен железопътен транспорт и бърза жп връзка за 53 хиляди жители, които живеят между Елин Пелин и Костенец, както и възможността за по-бързото транспортиране на стоки и товари между Европа, Близкия и Далечния изток. Изграждането на жп пътя е разделено на три отсечки: Елин Пелин – Вакарел, Вакарел – Ихтиман и Ихтиман – Костенец. Крайният срок за приключване на строителството е 2023 г.

Добрата новина за европейската финансова подкрепа дойде почти веднага след като търгът за строителство на жп линията беше отново спрял заради поредното обжалване от фирма, която се занимава с търговия и няма нищо общо със строителството на железни пътища.

Припомняме, че Елин Пелин – Костенец е част от TEN-T мрежата и железопътния коридор Ориент - Източно-Средиземноморски, който преминава през страната ни. Пресича осем европейски държави от Берлин до Атина като създава важни железопътни връзки в страните от Централна и Южна Европа. По този повод еврокомисарят по регионална политика Корина Крецу заяви, че безпроблемните жп връзки за пътници и товари ще стимулират регионалното развитие и ще допринесат за изграждането на конкурентна и нисковъглеродна икономика за следващите поколения.

Иновация

В ХОЛАНДИЯ ЩЕ ТЕСТВАТ СИСТЕМА ЗА ВЛАКОВО АВТОМАТИЗИРАНО УПРАВЛЕНИЕ



Френският жп производител Alstom и холандските компании Prorail (оператор на жп инфраструктурата) и Rotterdam Rail Feeding (частен товарен жп превозвач) подписаха договор за изпитания на система за автоматизирано управление на влаковете. Тестовите ще се проведат по-късно тази година по жп трасето за товарни превози Betuweroute. То свързва Ротердам с германската граница и е част от европейския карго коридор А. Има дължина 160 км, две линии и участъците му са оборудвани с европейската система за контрол на влаково-то движение ETCS ниво 1 и 2.

Изпитателните пътувания по Betuweroute ще се фокусират върху използването на разработената от Alstom система в товарните жп превози. Очаква се да бъдат демонстрирани възможностите за работа на локомотивите в режим на ав-

тономно движение по маршрут дълъг 100 км между пристанището на Ротердам и контейнерния терминал във Валбург (Източна Холандия). Предвидено е още да се провери как композициите ще маневрират без намесата на машинист по жп линиите на гореспоменато-



то контейнерно направление.

Alstom има богат опит във внедряването на такива системи в много от метрополитените по света. Снабдените с тях състави могат да пътуват през по-кратки интервали, тъй като движението им става по-предсказуемо и унифицирано.

Жп коридорът Betuweroute е пуснат в експлоатация през 2007 г. Изцяло електрифициран е, а по контактната мрежа тече променлив ток с напрежение 25 kV. По него могат да оперират композиции с осево натоварване до 22,5 тона. Пропускателната способност на железния път е по 10 състава на час във всяка посока, а максимално допустимата скорост на движението им – 120 км/ч. Установената по повечето от неговите жп участъци системата ETCS също е продукт на Alstom.

Зелено решение

БАВАРИЯ ЗАМЕНЯ ДИЗЕЛОВАТА ТЯГА С ЕКОЛОГИЧНА

Транспортните власти на германската провинция Бавария предлагат използването на дизеловата тяга в местния жп транспорт да бъде сведено до минимум. Проектът е част от инициативите на федералното правителство за преход на железниците към по-екологично чисти източници на енергия.

Основен акцент при досега предприеманите мерки бе елек-

трификацията на регионалните жп линии на територията на Бавария. В средносрочен план се предвижда тя да обхване и редица по-къси крайградски линии с обща дължина 273 км. Монтирането на контактна мрежа по маршрутите се оценява за около 600 млн. евро.

Баварските власти ще финансират всички пилотни проекти за въвеждане на влакове,

задвижвани от иновационни и по-екологични видове тяга. Идеята е такива състави да се използват по трасета, които не са определени за електрифициране или имат само отделни участъци с изградена контактна мрежа. Сред тях е Мюлдорф – Мюнхен. По него предстои да се пусне хибридният състав Eco DeMe Train, задвижван от модифициран дизелов локомотив, оборудван с допълнителна секция с токоприемник. По направление Шьолкрипен – Хану пък трябва да започне да оперира хибридна композиция Eco Train, която се задвижва с електрическа тяга, акумулаторни батерии и дизел.

Аналогични хибридни композиции ще бъдат пуснати в пробна експлоатация по още няколко жп дестинации в Бавария. Два маршрута ще бъдат обслужвани и от влакове на водородно гориво.

Жп мрежата на германската провинция се състои от 6700 км железопътни линии. Повече от 3200 км вече са електрифицирани. До 2021 г. се очаква да завърши и изграждането на контактна мрежа по 156-километровия коридор Мюнхен – Линдау.



Ръст

Bombardier отчете скок на приходите

Канадският жп производител Bombardier Transportation обяви, че възнамерява да запази ръста на приходите си от миналата година. От публикувания през януари отчет на дейността на компанията стана ясно, че приходите ѝ за 2017 г. са се увеличили с 10 на сто.

Положителният тренд се дължи на поредицата успешни сделки за продажба на нов подвижен състав. Той е реализиран на фона на засилващата се конкуренция на пазара въпреки краха на преговорите с германския гигант Siemens за обединение на железопътните бизнеси. Припомняме, че първоначално от немския концерн планираха сливане с канадците, но по-късно предпочетоха алианс с

френския концерн Alstom.

Обемът на поръчките, получени през изминалата година от Bombardier Transportation, надхвърля този на продажбите. До септември 2018 г. портфейлът на заявките на компанията е оценяван за около 33 млрд. долара. С колко още се е увеличил през последните месеци на миналата година до края на декември ще става ясно тепърва.

Железопътното подразделение на канадската корпорация Bombardier дава почти половината от годишните ѝ доходи. Останалите идват от другия ѝ основен бизнес – самолетостроенето. Очаква се до 2020 г. годишният приход на гиганта да достигне до 20 млрд. долара.



Нов маршрут

Откриха скоростната жп линия Мека - Медина

След поредица изпитателни пътувания, проведени през отишлата си година, саудитската високоскоростна линия Haramain бе официално открита. Тя е дълга 453 км и осигурява връзка между свещените за мюсюлманите градове Мека и Медина.

В събитието участваха министърът на транспорта на Саудитска арабия Набил ал Амуди, испанският посланик в страната, ръководители на държавната железница и на строителния консорциум Al Shoula, който изгради жп магистралата. Като част от церемонията те пътуваха с един от испанските влакове-стреми Talgo 350, които ще оперират по направление. По време на представителния рейс, продължил 2 часа и 52 минути, композицията с официалните гости не спря на нито една от гарите по маршрута. Тя демонстрираше движение с различни скорости, като на някои от жп участъците „летеше“ по релсите с повече от 300 км/ч (максималната ѝ скорост е 330 км/ч).

До средата на март пътуванията по високоскоростната жп линия между Мека и Медина ще се осъществяват само петък и събота. Целта е дотогава да се отстранят всички евентуални неизправности по трасето. След това трябва да бъде даден старт и на редовната му експлоатация.

Линията има стратегическо значение за най-голямата държава на Арабския полуостров. Изграждането ѝ струваше на Рияд 6,7 млрд. евро. Железопътният флот, който ще пътува по нея наброява 35 експреса Talgo 350, всеки от които побира 417 пътници. Композициите са специално адаптирани за работа в горещия климат и пустинните условия. Състоят се от два моторни вагона в двата края, четири бизнес вагона и осем икономична класа, както и вагон-ресторант.

През първите 12 години Haramain ще се експлоатира от испанските железници RENFE. По силата на договор с консорциума Al Shoula впоследствие оператори на трасето ще бъдат саудитските железници.



КРАЙГРАДСКИЯТ ЖП ПРОБЛЕМ НА УКРАИНА

Крайградските влакове са сред най-популярните в системата на пътническите жп превози на Украйна. Въпреки това те оперират на загуба, а 90 процента от подвижния състав е износен и остарял. Какви решения търсят украинските железници („Укрзалізниця“), за да излязат от сложната ситуация?

Наскоро видеоклип, показващ как украински пътници бутат аварирал на релсите крайградски състав обиколи Интернет. И макар от „Укрзалізниця“ да обясниха, че случката е стара (от пролетта на м.г.), тя красноречиво говори за остротата на проблемите с крайградския (а и регионален) жп флот. Излизането от строя на тези композиции не е прецедент, а често явление, тъй като тяхното техническо състояние е най-лошо.

В същото време те остават най-популярния вид жп транспорт в Украйна. Ежедневно крайградските влакове транспортират около 350 млн. пътници. Това съставлява почти 80 процента от всички пътнически превози на украинските железници и 25 на сто от превозите в страната.

Крайградският жп парк на „Укрзалізниця“ включва електрички, релсови автобуси (релсбуси), дизелови състави и композиции от стандартни пътнически вагони и различни локомотиви. Последните много често се пускат дори само с по един вагон по най-слабо натоварените направления.

Компанията разполага общо с 290 електро- и 150 дизелови състава и 14 релсбуси. Около 12 процента от електричките, 30 на сто от дизеловите влакове и 35 на сто от релсовите автобуси обаче са неизправни и не могат да оперират. Официална статистика за композициите, формирани от локомотив и стандартни вагони, няма. Средно по крайградските маршрути пътуват около 1370 влака на денонощие.

Най-нови сред изброените са релсовите автобуси. Първите два са закупени от „Укрзалізниця“ през 2005 г., останалите – по-късно. Почти всички са продукти на полския жп производител Pesa. Другите видове крайградски подвижен състав са доволно стари. Повечето от електричките и „дизелите“ са произведени още по съветско време в Рижкия вагоностроителен завод и в унгарското предприятие MÁVAG. Тяхната възраст вече прехвърля 40 години.

Над 70 на сто от електросъставите са изчерпили нормативно определения срок за експлоата-

ция, а износването на парка достига 85 процента. При дизеловите влакове пък изхажването гони 97 на сто. По оценки на украински жп експерти от спешно обновяване се нуждаят 103 електрички и 55 „дизела“.

По официални данни средното натоварване на крайградските електрички е 60 на сто, а при релсбусите между 30 и 70 на сто, в зависимост от маршрута. Но тъй като „Укрзалізниця“ няма въведена система за автоматично броене на пътниците реално цифрите са доста по-различни. Ето и един красноречив пример от миналата година. Обслужващата околностите на Киев Югозападна жп компания (дъщерна на държавната железница) намали броя на вагоните в съставите си от 10 на 8 до 6 вагона. Като резултат от това влаковете ѝ се оказаха неспособни да поемат големия брой пътници...

През последните 15 години крайградските железници са най-неглижираното подразделение на украинския жп монополист. Въпреки че през периода „Укрзалізниця“ е закупила специално за тях 50 електросъстава, 7 дизелови влака и 14 релсбуси. Това е повече отколкото за регионалните и междуградските жп превози. Но в контекста на количеството превозвани пътници – мащабите са несъпоставими.

Украинското законодателство предвижда в поуплуката на подвижен състав за крайградски превози да участват финансово както държавните железници, така и местните власти и правителството. Но пари за обновяването на този жп флот не се отделят нито от местния, нито от държавния бюджет.

В същото време крайградските превози са най-губещите в жп транспорта. От „Укрзалізниця“ посочват, че докато себестойността на превоза на пътници по дългите междуградски маршрути през първата половина на 2017 г. е 49,7 копейки за пътнически километър, при крайградските линии достига 106,1 копейки. От компанията отбелязват, че действащите пътнически тарифи за междуградските и крайградските превози са съответно 3 и 7



Крайградските влакове са най-популярния вид жп транспорт в Украйна

до 8 пъти по-ниски от цитираните себестойности.

И макар проблемът да се отразява на всички превози, загубите на украинските железници от крайградския сегмент са най-осезаеми. Там цените на билетите са неадекватно ниски и са с пъти под тези на маршрутите и автобусите. Проблемът се задълбочава и от недостатъчно ефективния контрол върху редовността на пътниците.

През 2017 г. пътническите превози са донесли на жп монополиста почти 7 млрд. гривни (253 млн. долара) загуби. От тях по-голямата част - 4,7 млрд. гривни (170 млн. долара) - са реализирани от крайградските жп оператори. Част от проблема се корени в това, че над 70 процента от техните клиенти имат карти за намаление. Разликата до реалната цена на превозните документи по закон трябва да се покрива от държавния бюджет. Но от 2012 г. тези средства (над 1 млрд. гривни или 36 млн. долара годишно) не се изплащат редовно и държавата все е в дълг към „Укрзалізниця“.

За решаване на казуса от украинските транспортни власти обявиха, че през близките години е нужно да бъдат закупени около 100 дизелови влака и 300 нови електрички. Ориентировъчно цената на произведен в страната електросъстав е 450 млн. гривни (16,3 млн. долара), а на дизелов влак - 200 млн. (около 7 млн. долара). Това означава, че за обновяване на крайградския жп флот ще са необходими около 153,5 млрд. гривни (5,56 млрд. долара). Инвестиционният план на украинските железници до 2021 г. предвижда 34 млрд. гривни (1,22 млрд. долара) да бъдат изразходвани за придобиване на нови пътнически композиции. От тях 3,5 млрд. (127 млн. долара) са определени за дизелови състави, а около 11 млрд. (382 млн. долара) – за електрички.

В същия период държавните железници на Украйна възнамеряват да похарчат около 10 млрд. (360 млн. долара) за ремонта и модернизацията на част от наличния жп флот.

През 2017 г. „Укрзалізниця“ реновира осем 10-вагонни крайградски композиции и сходен брой електросъстава. За тази година се предвижда капитален ремонт да преминат двойно повече електрички. Предприетите дейности позволяват срокът



Придобиването на такива дизелови влакове е една от опциите за решаване на проблемите в крайградските жп превози в Украйна



Темпът на ремонтите и обновяването на подвижния състав засега е твърде бавен

на тяхната експлоатация да се удължи с минимум 6 години.

Обмисля се и закупуване на подвижен състав от Европа. Неотдавна украинският министър на инфраструктурата Владимир Омелян съобщи, че германският жп концерн Deutsche Bahn е предложил да продаде на Украйна „по остатъчна стойност“ 100 поддържани регионални дизелови влака. На едно от заседанията на правителството украинският премиер Владимир Гройсман обаче настоя да се потърси и вариант същите да бъдат дарени на Киев.

През ноември м. г. група украински транспортни специалисти посетиха Германия и се запознаха с няколко серии дизелови състави модел DB-Baureihe 628. Те са произведени през 1985, 1992 и 1995 г. и част от тях още се експлоатират. Но повечето са консервирани от 2008 г., когато

жп мрежата на Федералната република почти изцяло бе електрифицирана.

Въпросните германски влакове са предвидени за жп линии с широчина 1435 мм. Това означава, че ще се наложи да преминат трансформация (смяна на талигите или колесните двойки), за да оперират по железопътната система на Украйна, чието междурелсие е 1520 мм. От „Укрзалізниця“ засега се въздържат от оценки колко би струвала адаптацията и текущото техническо обслужване на германските „дизели“. За точен отговор е необходимо да се направят допълнителни технически проучвания и тестове.

Какъв път за решаване на кризата в крайградския си жп сегмент ще изберат украинците предстои да разберем. Ясно е само, че ще е дълъг и труден.

Ивайло ПАШОВ



Украински крайградски състав, теглен от дизелов локомотив



Годишно електричките и дизелите на украинските крайградски оператори транспортират около 350 млн. пътници

КАУЗАТА – СТРОИТЕЛИ НА СЪВРЕМЕННА БЪЛГАРИЯ

И за възрожденеца – железничар Ованес Саваджиан

„Роди се чужденец, живя като голям българин“. Такова пояснение поставя на корицата Матей Илиев, авторът на документалния очерк за възрожденеца Ованес Саваджиан, свързал изцяло жизнения си път с железничарската професия. Изборът на това послание не е случаен, а продиктуван от презумпцията още от първия момент читателят да разбере, че в следващите около 50 страници, той ще се срещне с истински българин, отдаден на каузата за национално, политическо и икономическо утвърждаване пред света на току що освободената млада България. Независимо от арменския си произход и родно място – Одрин, в целия си съзнателен активен път Саваджиан успява да направи толкова много за утвърждаване на българското самосъзнание и достойнство, че голяма част от съвременните политици и са-

мозвани-патриоти, трябва като първокласници непрекъснато да четат, да препрочитат и да преосмислят тихия героизъм, събран в страниците на документалния очерк. Защото такъв житейски път, отърсен от показан шум, и екзалтирана парадност може да бъде характеризирани само с две думи – скромност и безпределно себеотрицание.

Няма да бъде пресилено ако причислим Ованес Саваджиан към строителите на съвременна България и на железницата ѝ, която сега отбелязва своите 130 години. Затова и Матей Илиев, авторът на биографичния очерк и един от потомците на Саваджиан, още в предговора подчертава, че неговият пращяк е живял в драматичен и бурен период, преди и след Освобождението от петвековното османско робство. Пак в тези начални редове той акцентира, както на личната си, така и на родовата признателност към населението на Пазарджик, което в продължение на 140 години „почита и ревниво пази паметта“ на Ованес Саваджиан. И веднага уточнява: „Това не е само биографична книга. Тя се опитва да систематизира обществената и професионална дейност на нашия пращяк. И да разкрие съдбовния период между 1876 – 1878 г., когато той е началник на гара Татар Пазарджик и като такъв успява да спаси града от опожаряване, а населението му от унищожаване“.

Ето защо и до днес в спомена на пазарджиклии, за този български възрожденец, продължава да се отъждествява с определението

торията с подвига на своя пращяк. Големият интерес, който предизвика животът и делото на Саваджиан не само като железничар, но и като възрожденец, изцяло отдал се на освобождението и съграждането на нова България и на вече 130-годишната ѝ железница, провокираха много въпроси и коментари по време на дискусиата. Обобщеният извод обаче на всички, които участваха в нея още веднъж показва, че от такива трудове има голяма необходимост, за да бъдат запълнени белите петна в историята ни и да не остане в забвение героите ѝ.



Барелефът на входа на обновената гара Пазарджик припомня на пътниците за подвига на Ованес Саваджиан.

„спсител“. „Това дава основание и на нас, трите поколения внуци и правнуци да изследваме, проучим и обобщим далеч непълната информация за неговия живот“, казва Матей Илиев. И добавя, че сега от фамилия Саваджиан, в България и в други краища на света, 54 души продължават да съхраняват родовата памет. Част от тях, още през 30-те години на миналия век са напуснали страната, което е станало причина и за прекъсване на редица връзки между клоновете на фамилията.

Разделен в четири глави „Обществен живот“, „Професионална реализация“, „Хроника на рода Саваджиан“ и „Моралното завещание на Ованес Саваджиан“ документалният очерк недвусмислено поставя въпроса как син на арменски имигранти, роден през 1844 г. в Одрин е успял да се изгради с толкова ярко българско самосъзнание. Независимо, че за детството и ранното му юношество информацията е твърде оскъдна, все пак се знае, както твърди Матей Илиев, че в младежките си години неговият пращяк е бил свободолюбив, буден и жаден за знания и култура човек. Завършил прочутия за онова време Робърт колеж в Цариград, освен майчиния си арменски език говорил отлично още няколко – български, турски, английски, френски, немски, арабски и персийски. Българската среда, в която израства в Одрин, естествено оказва влияние не само за усвояване на езика, но и за по-нататъшното му жизнено развитие.

Когато през 1873 г. се открива жп отсечката Цариград – Белово, тържеството е организирано в новата гара Татар Пазарджик, а за неин първи началник е назначен младият Саваджиан. Няколко години преди това той

е работи във фирмата на барон Хирш, по времето, когато започва да се изгражда железният път между Цариград и Виена. Благодарение на монтирания в пазарджишката гара морзов апарат, изобретен през 1870 г. – по-късно известен като телеграф, началникът ѝ получава богата информация за случващите се събития не само на територията на Османската империя, но и извън нея. С такива телеграфи са били снабдени по онова време всички новоизградени жп станции. Ованес Саваджиан като останалите си колеги по другите гари или станции, както тогава са ги наричали, изпълнявали едновременно задълженията не само на началници, но и на ръководители на движението, и на телеграфисти.

Това дава възможност на младия железничар, който поддържал тесни контакти с български революционери и други свободолюбиви сънародници редовно да им предоставя ценната и актуална информация, която преминавала през него.

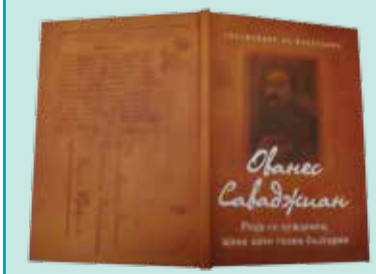
Показателен е фактът, когато след Баташкото клане Уилям Гладстон изпраща две английски комисии за установяване на зверствата по време на въстанието. „Ованес Саваджиан лично се грижи за тяхното настаняване и за прехраната им, свързва ги с български революционери, от които получават информация за турските издевателства. Развежда ги из Батак, Перушица и други центрове на въстанието“, е отбелязано в документалния очерк. Любопитното обаче е, че когато си тръгват чуждите наблюдатели искат да му платят, но той им отказва с аргумента че просто е изпълнявал дълга си към българския народ. По-късно той получава като признание орден от английския крал.

Позовавайки се на документи и спомени на съвременниците му, Матей Илиев предполага, че причина за другите два ордена – от австрийския крал и от султана, е участието на пращяк му в строителството и експлоатацията на жп линията Виена – Цариград. (Следва)



Паметникът в центъра на града говори за признателността на пазарджиклии.

Документалният очерк, посветен на Ованес Саваджиан, за пръв път официално беше представен в Клуба на железничаря на Централна гара София по инициатива на председателя на сдружението Стоил Фердов. В препълнената зала, авторът и правнук Матей Илиев, запозна ауди-



Документалният очерк за Ованес Саваджиан, авторът и правнук Матей Илиев, запозна аудиторията с подвига на своя пращяк.



Улицата в Пазарджик с името името на героя, възрожденеца и железничаря.

АБОНАМЕНТ 2018

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

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

Железничар

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

IBAN: BG07BPB179241064295803
 BIC: BPBVBG33
 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.

ЕДНА ТРАДИЦИОННА ПРОФЕСИЯ КАТО ПРИЗВАНИЕ

Непознатата жена зад билетното гише обикновено създава първото впечатление у пътника от обслужването, което железницата му предлага. Усмивката или нежеланието, с което тя информира стотиците преминаващи през деня клиенти, докато издава билети за исканата от тях дестинация, до голяма степен предопределя и отношението им към железопътния транспорт у нас. Разбира се то по-късно се доизгражда и от обслужващата съответния влак жп бригада, и от още много други фактори, които често излизат извън правомощията на редовите железничари на работа в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Но така или иначе непосредственият първи контакт с човека от другата страна на касата е определящ за общата оценка и формиране на положително или негативно обществено мнение.

Подходящото поведение на работното място и уменията да преодоляваш всеки ден лично

си настроение, може би е един от най-деликатните моменти в тази изключително феминизирана професия – билетен касиер. Защото ако искаш да я изпълняваш съвестно още с поемането на работната смяна трябва да се отърсиш от собствените тревоги, проблеми, неуспехи или разочарование и да проявяваш търпение. Дори когато от другата страна на гишето се отправят неоснователни упреци, или се проявява грубост, не рядко стигаща и до агресия. Защото съвсем не са единични случаите, когато жените в стегнатите униформи зад стъклото, се налага да преглъщат несправедливи обиди или обобщаващи нецензурни квалификации, провокирани например от закъсняващ влак. Точно тогава е необходимо голямо самообладание, за да посрещнеш с усмивка несправедливите упреци и учтиво да обясниш на недоволния, превъзбуден и изнервен пътник как най-удобно би могъл да пътува.



Иванка Ценова



Лиляна Грозданова

Това е част от тънкостите на тази, на пръв поглед съвсем обикновена професия, чието традиционно всекидневие в много случаи може да носи и удовлетворение, особено ако се срещне с искрена благодарност. В редакционната поща има редица такива примери - доказателство,

че тя съществува и че личният положителен контакт с клиента е най-верният критерий за компетентността, за подготовката и уменията да се осъществява добра комуникация с него.

Наскоро, заради доказани професионални качества, ръководството на дружеството за пътнически превози награди десет свои служители - билетни касиери. Към положителната им характеристика, станала повод за отличията, този път беше добавено и „бързо усвояване на новата методика на работа, личен принос за оптимизиране на работния процес и повишаване качеството на обслужване“. Тази висока оценка от ръководството на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД получи Станка Петрова, Иванка Ценова, Лиляна Грозданова, Марийка Йосифова от гара Подуяне, Петя Данева, Светла Александрова, Веселка Ковачева, Катя Вълчева от гара Искър, както и Елена Томова и Татяна Шентова от гара Костенец.

При тестването на новата билетноиздаваща система в тези гари те успяха бързо да усвоят особеностите на работата с нея и да покажат още веднъж, че възприемат професията си като призвание. Бързо навлязоха в специфичните моменти на съвременната методика, давайки и свой, личен принос за усъвършенстване на целия процес. Защото добро усвояване на една компютърна система може да гарантира по-прецизна технологичност, която например не допуска дублиране на места или на грешки в тарифните изчисления. Но няма как любезно да се усмихне и да пожелае „Приятно пътуване“. Това обаче е приоритет във всекидневието на жените, които издават билети и чиито лични имена остават неизвестни, обобщени под събирателното наименование „билетни касиери“. На тях не само ръководството на дружеството, но и колегите им пожелават много лични и нови професионални успехи.



Мария Йосифова



Веселка Ковачева

УСТОЙЧИВА ФИНАНСОВА РАМКА ЗА ЖП СИСТЕМАТА СЛЕД 2020 Г.

От стр. 1

която ще изпълнява железницата за цялата транспортна система. По думите му тя ще продължава икономическия си растеж. Но за да е конкурентоспособен и да продължи да посреща нуждите на клиентите си, жп секторът ще се нуждае от значителни инвестиции. Няколко са направленията, към които те ще се насочват. Един от приоритетните моменти е увеличаване на железопътните направления на територията на Европейския съюз, ориентирани към осъществяване на целите на TEN-T мрежата. Не по-малко важно е и построяването на нова инфраструктура в липсващите презгранични отсечки, връзките между мултимодалните точки и премахване на тесните места.

Специално място ще се отделя на проектите, поддържащи операциите за преобразуването и внедряването на различните нива на ERTMS, които вадят до образуването на добавена стойност, продуктивност и производителност. Около тази позиция се обединиха всички участници в кръглата маса, оценявайки колко важно е унифицирането на системите по цялата европейска жп мрежа. Акцент ще се постави

и върху осигуряването на адекватен бюджет за комбиниран транспорт, по-конкретно инициативата Shift2Rail – прехвърлянето на товарите от железопътен на воден транспорт като важна предпоставка за подпомагане на предприемачеството и на жп системата.

В перспектива до 2030 г. не по-малко значение ще се отдава на проектите в товарния сектор, които създават предпоставки за намаляване на шума и осигуряване на безпрепятствена мобилност за всички клиенти на железниците - респективно трудноподвижните хора. Но според изпълнителния директор на CER най-значителен финансов ресурс ще е необходим за модернизирани и дигитализирани на жп инфраструктурата, свързана с TEN-T мрежата.

В Европейската комисия изчисляват, че до 2030 г. ще са необходими 750 млрд. евро за пълното изграждане на ядрото й. „Железниците имат изключително позитивно влияние върху европейския икономически растеж и то в най-благоприятния му екологичен „зелен“ вариант“, обобща Либор Лохман. И подчерта, че инвестициите в сектора не

само няма да отидат на вятъра, а непосредствено ще подпомогнат и ще благоприятстват за развитието на икономиката на Стария континент.

Във форума участваха още

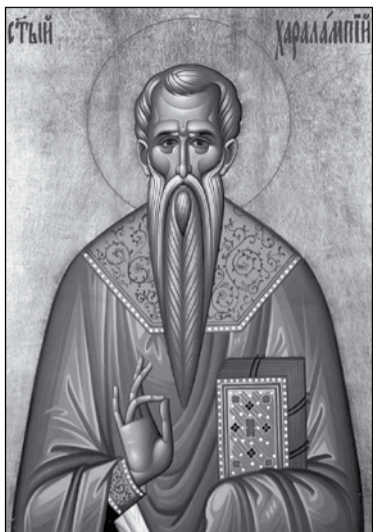
еврокомисарят по транспорт Виолета Булц, генералният директор на UNIFE Филип Ситроен, ръководителят на оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“

Галина Василева, представител на Европейската комисия и Европейския парламент, както и други експерти.

страниците подготви
Мая Димитрова



СВ. СВЩМЧК ХАРАЛАМПИЙ



На 10-и февруари православната църква чества св. свщмчк Харалампий и св. мчца Валентина.

Св. свщмчк Харалампий е живял през 2-и век. В град Маг-

незия (Мала Азия) той заемал епископската катедра. Бил вече над стогодишна възраст, когато по нареждане на Септимий Север се започнало поголовно гонение и умъртвяване след жестоки мъчения на християните. За да спасят живота си, те трябвало публично да се отрекат от вярата си. Без да се страхува за живота си, епископ Харалампий проповядвал Христовото учение. Властниците заловили беззащитния старец и го изправили пред съд, като го увещавали напразно да се поклони на идолите. Предаден на мъчения, стъргали тялото му с железни куки. Раните заздравявали по чуден начин. Мнозина езичници, като гледали твърдостта на вярата му и чудесното оздравяване, повярвали и били предадени на смърт. Св. свщмчк Харалампий

се държал достойно, и преди палача да спусне меч си върху него, склопил очи и предал душата си на Бога. Така през 198 г. той загинал мъченически за християнската вяра.

В българския народен календар денят се нарича още Хараланбей, Араланбей, Хараламповден, Чуминден. Според народните представи св. свщмчк Харалампий е господар на болестите, главно на чумата. Празникът се почита предимно в Източна България.

Св. Харалампий се приема и като покровител на пчеларите. На този ден вярващите християни донасят мед в храма, който се благославя и освещава. Медът се дава на болни през цялата година, за да подпомогне изцелението им. Жените изпичат питки, които мажат с осветения мед и раздават за здраве.

Какво е хординг и защо е опасен?

Чували ли сте за хординг? На пръв поглед безобидното презапасяване с ненужни вещи може да се превърне в опасно заболяване, което да застраши дома ви и вашето здраве, както и да ви изолира от вашите близки и приятели. Що е то хординг?

Хординг е психологично заболяване, което има много имена. Известно е още като „патологично събирателство“, „силогомания“, „синдром на Плюшкин“. Между 700 000 и 1.4 млн. американци имат симптоми на хординг, а заболяването придоби популярност, след като няколко реалити телевизии решиха да направят предавания, посветени на лечението на този тип психично разстройство. Болните от хординг се затрупват с вещи, презапасяват се с ненужни стоки, стават неорганизиран и раздражителни, а в по-тежките случаи домовете им се превръщат в опасни за живеене.

Причини и симптоми?

Все още не са напълно ясни причините за хординг. Според едни е в следствие на емоционална травма в ранните години, докато според други е генетично предразположение. Повече болни са на средна възраст, между 40 и 50-годишни, но първите симптоми са проявили, докато са били още в тийнейджърските си години.

Симптомите, които се наблюдават при хординг са: неопределеност, лоша хигиена, склонност към презапасяване, складиране на ненужни вещи, отлагане на обичайни дейности, ограничаване на социалните



контакти, раздражителност, невъзможност за определяне истинската стойност на предметите. Болните от хординг страдат от неспособност да изхвърлят, а раздялата с всяка вещь им причинява емоционален дисбаланс и раздразнение. Обикновено при тях не се наблюдава друго заболяване, освен това противно на отношението им към обстановката къщи, навън и в офиса те са перфекционисти.

5 фази на заболяването:

Първа фаза - болният има склонност към презапасяване, но всички стаи в жилищата му са достъпни и обитаеми, няма затрупване с купчини от стари вещи;

Втора фаза - две от стаите в жилището са засегнати, в тях има малки купчини с вещи, но пространството в коридора, както и около врати и стълбища, е свободно;

Трета фаза - поне една стая от жилището не е годна за

живот, наблюдава се също лоша хигиена, значителни купчини с дрехи, списания, ненужни вещи;

Четвърта фаза - две стаи са негодни за живот, хигиената е влошена, има опасност от падащи предмети заради високите купчини с вещи;

Пета фаза - пространството в коридори, килери, мазета, тавански помещения, както и това в кухнята или банята е запълнено с вещи. Болният е раздражителен и интровертен.

Лечение на хординг

Имайки предвид, че хординг е заболяване на психологическа основа, вариация на обесивно-компулсивно разстройство, обикновено лечението тук протича с помощта на антидепресанти и когнитивна терапия. Смята се, че сеансите с психиатър имат по-добри резултати от хапчетата, тъй като така се изкоренява първопричината за заболяването и пациентът понася по-добре промяната.

броколито, или на зеления кочан. Член на семейството на ряпата, но по-сочен и по-хрупкав от нея, този зеленчук е любим на източно-европейците, немците и азиатците.

Алабашът е богат на витамини зеленчук, който не бива да липсва на нашата трапеза. По съдържание на витамин С, той не отстъпва дори на лимоните. Съдържа още витамините А, В1, В2, РР, Е, пантотенова киселина, както и минералите калий, калций, магнезий, манган, желязо, мед,

фосфор и сяра. По-сладкия вкус на алабаш се дължи на голямото количество съдържаща се в него захароза.

Алабашът се препоръчва за храна на болни от атеросклероза, при високо кръвно налягане, миокарди, пиелонефрит. Той действа пикочогонно, срещу настинка, против пролетна умора, малокръвие, бронхит и стимулира растежа на децата. В Япония алабашът се използва при лечение на пострадалите от лъчева болест.

Този зеленчук е и подходяща

диетична храна за болни със сърдечна недостатъчност и отоци по крайниците. Тъй като обаче съдържа оксалова и пикочна киселина, той не бива да се консумира от болни, страдащи от подагра и от камъни и пясък в бъбреците.

Алабашът се употребява както в сурово състояние със, или без подправки - за салати в смес с други зеленчуци, така и термично обработен - сварен, задушен или консенвиран. Използва при приготвянето на супи или яхнии, както и като гарнитура към печено месо.

Салата от алабаш и моркови

Необходими продукти:

200 г алабаш
3-4 моркова
1 ч. л. мед
1 с. л. смлени орехи
лимонов сок
магданоз
зехтин

Начин на приготвяне:

Морковите и алабашът се почистват добре и се настъргват на дребно ренде. Смесват се и се овкусяват със сместта от меда, лимония сок и зехтина. Всичко се разбърква добре. Отгоре се поръсва със смлените орехи и накълцания магданоз.



Гювеч от зеленчуци

Необходими продукти:

1 глава лук
1 алабаш
2 моркова
2 яйца
2 домати
25 г овесени ядки
50 г краве масло
черен пипер
индийско орехче
½ ч. л. червен пипер
½ с. л. галета
50 г тиквени семки

и морковите на кубчета с големина 1 см. Задушавайте зеленчуците заедно с маслото, пипера и индийското орехче в съд без капак в продължение на 8 мин. Разбийте яйцата, смесете ги с овесените ядки и добавете към тях зеленчуците. Получената смес изсипете в тавичка. Отгоре наредете домати, поръсете с червения пипер и галетата и сложете парченца масло. Поръсете ястието със семките и го сложете да се пече.

Начин на приготвяне:

Нарежете лука, алабаша



АЛАБАШЪТ

Алабашът (Brassica oleracea) е двугодишно кореноплодно растение с кръгъл или продълговат

корен и малки спираловидно разположени листа на дълги дръжки. Има две разновидности алабаш - сферичен светлозелен и цилиндричен виолетов. Този зеленчук се отглежда заради месестото стъбло, т.н. грудка (луковица). В кулинарията като хранителен продукт се употребява само корена, който има приятен сладникав вкус, подобен на вкуса на стъблото на

КИТАЙСКИ ХОРОСКОП ЗА 2018 ГОДИНАТА НА КУЧЕТО

Китайската Година на Кучето започва на 16 февруари 2018 г. и продължава до 4 февруари 2019 г. Тя ще премине под елемента Земя.

Вижте какво ви очаква през Годината на кучето според вашия знак от Китайския зодиах.

Плъх

1936, 1948, 1960, 1972,
1984, 1996, 2008

2018-а ще е ползотворна за Плъха, ако той се откаже от навика си да ползва своето обаяние за користи цели. Жълтото Куче обича всичко да е честно и няма да толерира интриги и тайни планове. Ако Плъха играе по правилата, може да забрави за проблемите. Той има достатъчно таланти да постигне целите си и по другия начин – да очарова началници и партньори с професионализъм, а не с мили очи. През 2018-а на Плъховете се предоставя възможността да разширят кръгозора си. Но добре е техните желания да съвпадат и с възможностите им.

Неуверените в себе си Плъхове с помощта на Кучето имат шанс да намерят половинка в интернет – в сайтовете за запознанства техните профили ще изпъкват.

По принцип на Плъха не са му нужни пари, за да изглежда добре. Парите в джоба му доставят достатъчно излъчване. Финансово ще бъдат стабилни и изобилни. Винаги в курса на събитията, те ще надуват изгодни сделки, ще включват удачни договори и ще привличат благоденствие.

Бик

1937, 1949, 1961, 1973,
1985, 1997, 2009

Годината на Кучето носи множество положителни тенденции за Бика. Трудности ще има, но Бикът ще ги преодолява с чест

и за пореден път ще доказва своята самостоятелност. Нищо няма да го откаже от намеренията му. Плодовете от усилията му ще дойдат, макар и по-бавно.

Не само в работата, но и в семейството начинанията малко ще буксуват. Но Биковите, които не се откажат, ще постигнат целите си. Липсата на бърз резултат няма да се отрази на качеството.

Няколко важни съвета за Бика: в професионалните дела не разчитайте на помощ от страни. Оглеждат се за нови познания, които в бъдещ момент ще бъдат от полза. Бъдете готови за пътувания – през 2018-а те ще бъдат много. Внимавайте за външния си вид и не забравяйте, че често посрещат по дрехите.

В годината на Кучето Биковите ще проявят талантите си и ще бъдат подпомогнати да решават проблемите си. Жълтото Куче ще помага за преодоляване на препятствията.

На любовния небосклон има ярки и незабравими срещи. Те ще се задълбочат, щом Бикът се откаже от своята властност. Господарят на 2018-а ще подпомогне създаването на нови връзки, но и Бикът трябва да се постарее.

Тигър

1938, 1950, 1962, 1974,
1986, 1998, 2010

2018-а е благосклонна към Тигрите и ще намали до възможност техните проблеми и грижи. Кучето се грижи за спокойствието и мира. То ще внесе този елемент и в бурния живот на големите котки.

Жълтото Куче пази от неприятности, а Тигърът много се нуждае от подобен закрилник. Тигърът ще бъде симпатичен на Кучето със своята искреност и откритост. Така той ще получава максимум облаги от енергиите



на годината, без особено да променя характера си.

Тигрите да слушат и вярват на интуицията си и да внимават да не бъдат подведени.

В годината на Кучето на някои котки ще се прище да облекат костюм на бизнесмен. Няма нищо по-лесно – той им отива и ще донесе блага, стига сами не се откажат от инициативата си.

В любовните дела 2018-а носи успехи на Тигрите. Ловци по природа, големите котки ще ловят поклонници като мухи, ще манипулират успешно и ще пораждат въздишки. Но за създаване на истински отношения, по-добре Тигрите да се откажат от манипулациите. Кучето ще следи за честността и в тази сфера и няма да подпомага измамите.

За семейните Тигри годината е богата на пътешествия. Няма да са много дните, в които да стои у дома и да бездействат.

Финансовата ситуация на Тигра по времето на Жълтото Куче е нелоша. Златното ключо отдавна лежи в джоба му, остава да намери вратата към съкровището. Ще му помогнат късмет и упорство, чрез които парите ще се проявят в реалния живот.

Заек

1939, 1951, 1963, 1975,
1987, 1999, 2011

Амбициозен, но не агресивен, доброжелателен и тактичен, Заекът се цели в хармонията. Затова 2018-а ще го зарадва с една приятна за него атмосфера. Кучето цени мира и спокойствието и в тази част то плува в един и същ поток със Заека.

Кучето цени и други качества на Заека като обмислянето на риска и неговата умереност. Затова в деловия живот то ще му предоставя добри възможности да реализира наклонностите си и да спечели от това. Заекът

обожават комфорта и уют, а през 2018-а той ще ги получи и ще им се наслаждава.

Но нека Зайците не се отпускат в меките кресла и нека не потъват в любимото спокойствие, годината на Кучето е време за успешни дела и нека не я проспават.

Финансовата сфера е пълна с изненади. 2018-а им дава шанса да заработят много пари и то по предпочитан от Заека начин. Енергията на годината е такава, че Зайците със затворени очи ще достигат целите си.

Заекът ще успява и в любовта. Очарователно създание, той ще бъде поставян на пиедестал и ще бъде активно ухажван. Наистина, има риск да му стане скучно и да потърси нещо ново, но пък други представители вече ще са се наиграли и ще търсят идилията. За семейния Заек годината е хармонична и спокойна.

Дракон

1940, 1952, 1964, 1976,
1988, 2000, 2012

Годината на Кучето умножава способностите на Дракона. Той може да се прицели към нова длъжност или ново поприще, да изкара доход от най-невероятното начинание. 2018-а му носи слава и признание, ако подхожда творчески и ползва талантите си.

В годината на Кучето Драконът ще съумее да постигне успех и в любовната сфера. Той ще привлича с чара си нови поклонници и дори ще има шанса да създаде семейство. За семейните Дракони също идват щастливи времена. Те ще бъдат подкрепяни и ще получават помощ безрезервно.

Драконите са създания независими и естествено, ще им се понарава, ако банковите им карти постоянно се пълнят с нови и нови постъпления. Капиталът ще е достатъчен за приятен живот и

безконечни пътешествия. Очакват ги приятни изненади, хубави срещи и полезни запознанства.

Змия

1941, 1953, 1965, 1977,
1989, 2001, 2013

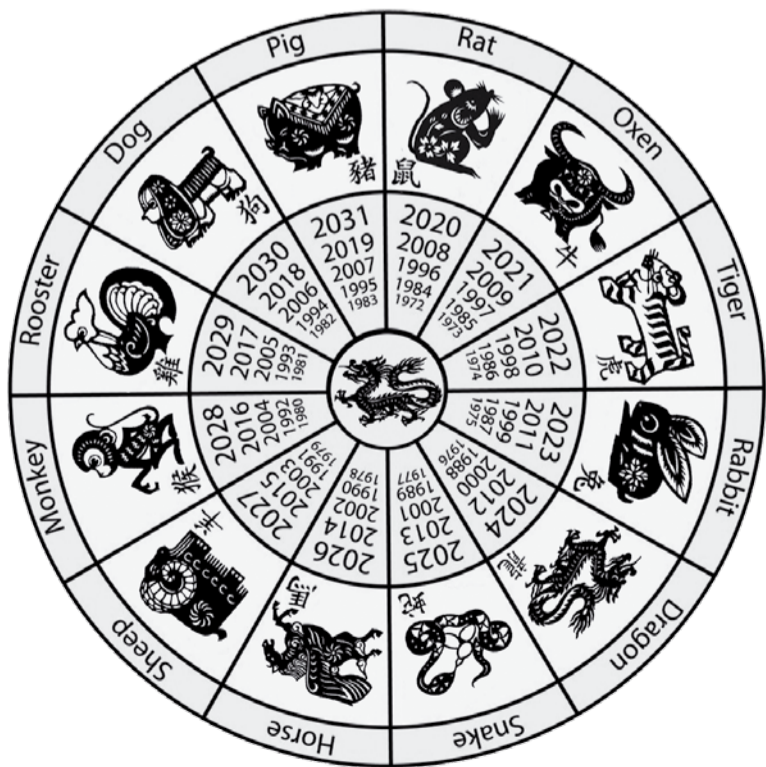
В годината на Кучето с жълт цвят Змията може да бъде и кобра – зависи от обкръжението. Конкурентите ѝ да внимават, както и деловите ѝ партньори. Змията във всяка ситуация ще бъде десет крачки напред и винаги ще прави правилния избор. Особени успехи се очакват в творческите дейности, където тя ще разгърне талантите си.

На любовния фронт се очакват прекрасни новини. Ако до момента Змията не е срещнала половинката си, Жълтото Куче ще ѝ помогне. За семейните Змии се отваря възможност да разширят гнездото си, да направят отдавна належащ ремонт, да привлекат повече уют.

Змиите са приятели с парите, а в годината на Кучето финансовото им състояние ще се укрепи и подобри в пъти. Запасите ще нарастнат. Съвет: нека Змията се насочи към благотворителност и да сподели част от богатата си. Това ще ѝ привлече още повече пари. Всичко ще върви по вода, ако остане вярна на характера си и държи финансовите си дела в тайна.

Все пак Кучето ще донесе нещо необичайно за Змията – безпокойство и неувереност в решенията. Тя ще се колебае повече от друг път и заради това я грозят неправилни избори. Влюбените Змии ще губят увереност в партньорите си, кариеристите – в своите стратегии. Съветът към знака е да намери начин да бъде верен на даденостите си и да не се поддава на нерешителността, присъща на Кучето.

(Следва)



ЗА ПОВЕЧЕ УСМИВКИ В ТРАНСПОРТА

В американската столица вече компенсират пътниците, ако метрото и градските автобуси имат закъснение

Компанията за обществен транспорт на Вашингтон (WMATA) представи нова програма за компенсирани на редовните пътници, ако моторсите на метрото и градските автобуси реализират закъснения. Тя е наречена Rush Hour Promise („Ангажимент в пиковия час“) и е насочена към притежателите на абонаментната транспортна карта SmartTrip, с която може да се пътува с наземния и релсов транспорт на американската столица.

Rush Hour Promise предвижда на пасажерите, закупили пластиката, да се връща пълната сума, платена за съответното пътуване, при което бъде регистрирано изоставане от разписанието над 15 минути. Стойността му се възстановява директно в картата и абонатът на транспортната услуга има

възможност да я използва за бъдещи пътувания.

За ползвателите на метрополитена процесът е автоматизиран. За да се възползват от обезщетението от тях на практика не се изисква нищо допълнително. Просто трябва внимателно да регистрират своята SmartTrip на входния и изходния терминал на метростанциите, които ползват. Когато това е направено, софтуерът на системата автоматично връща паричните средства в картата на клиента.

Малко по-сложна е процедурата за пасажерите на градските автобуси. За да се възползват от овъзмездяването, на тях се налага да попълнят специална онлайн-форма на сайта на WMATA.

Новата програма предвижда компенсации за почти всички



Пътуващите с градския транспорт във Вашингтон вече получават компенсации при закъснения



Програмата за обезщетяване на пасажерите Rush Hour Promise е разработена от транспортните власти на щатската столица



Всеки притежател на абонаментната транспортна карта SmartTrip може да бъде компенсирани при нарушаване на разписанието

„традиционни“ закъснения. В т. ч. попадат дори случаите на повреди на подвижния състав и изоставанията от графика заради оказването на медицинска помощ на нуждаещ се пътник или необходимостта от намеса на полицията.

Регламентите на Rush Hour Promise не предполагат да се възстановява стойността на пътуването, ако закъсненията са следствие от спешни и порано обявени строителни или ремонтни дейности, извършвани от екипите на WMATA. Също така на обезщетяване не подлежат и проблемите с движението, причинени от лоши климатични условия или форсмажорни обстоятелства. Като пример за последните, транспортните власти на Вашингтон посочват мащабни спириания на електрозахранването или забавяния, свързани с мерки за гарантиране на безопасността на пасажерите и в интерес на националната сигурност.

От компанията за градски транспорт на щатската столица определят инициативата като демонстрация на повече загриженост към своите клиенти и на по-голяма социална отговорност. Управата на WMATA вярва, че ще допринесе за по-лесното понасяне на негодите при пътуванията в пиковите часове (претъпкани вагони/автобуси, блъскане, закъснения и т.н.) и до появата на повече усмихнати хора в обществените превозни средства.

Със същата презумпция миналото лято служители на френските железници предприеха безпрецедентна акция в услуга на пътниците от околностите на Париж. В най-горещите юлски

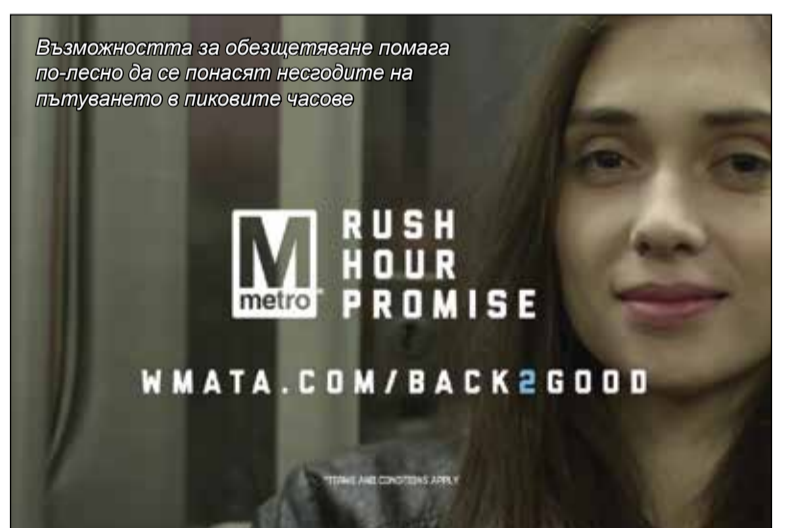
дни железничарите започнаха да им раздават бутилки с минерална вода и ... разноцветни ветрила. Така помогнаха на пасажерите, ползващи влакове

без климатици, да преборят извънредно високите температури (над 40 градуса по Целзий) и запазят доброто си настроение.

Ивайло ПАШОВ



Чрез инициативата WMATA показва загриженост към клиентите си и по-голяма социална отговорност



Възможността за обезщетяване помага по-лесно да се понасят негодите на пътуването в пиковите часове



За борба с жегите френските железничари раздадоха над 70 000 ветрила на пътниците от района на Париж през юли м.г.

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