СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

30 юли - 18 септември 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 26 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

САМО МАЩАБИТЕ И ПАРИТЕ НЕ СТИГАТ...

на стр. 4

Бойчо Скробански, директор на дирекция „Звено за разследване на произшествията във въздушния, водния и железопътния транспорт:

ТВЪРДЕНИЯТА СА ЕДНО, НО ФАКТИТЕ ГОВОРЯТ ДРУГО

на стр. 5

Традицията и тази година няма да бъде нарушена. Железничарите от цялата страна ще отбележат тържествено своя професионален празник в първия неделен ден на месец август – с много успехи, но и с немалко проблеми. През първата половина на 2014 година причините за тях бяха различни – природни бедствия, наводнения, усложнена икономическа обстановка, неочаквани транспортни инциденти, които още веднъж напомнят за голямата отговорност в ежедневието на хората, свързали живота си с тази професия.

Измеренията й са различни. И това го доказва както историята, така и съвремието на Българската държавна железница. Фактът, че с нея са свързали имената си такива светли личности като Тодор Каблешков (началник на гара Белово), Захари Стоянов (маневрист в гара Търново Сеймен - днешният Симеоновград), Иларион Драгостинов (телеграфист на гара Русе), Георги Икономов (маневрист в гарите Русе, Търново Сеймен и Одрин) е показателен. Вече повече от 125 години железницата ни дава работа на хората и осигурява достъпен транспорт на пътниците. Независимо, че в определени периоди от съвременното си развитие незаслужено е подценявана, днес по безспорен начин тя защитава не само социалните си, но и още по-важните си екологични функции. Затова железницата все по-убедително се налага като приоритетен транспорт на бъдещето, в който инвестициите и в европейски, и в световен мащаб ще продължават да нарастват.

И в българската железница настъпват чувствителни промени. Над 1,5 млрд. лева се инвестират в подобряването на железопътната инфраструктуа на страната и за постигането на необходимата оперативна съвместимост с Евросъюза. Факт е и възможността от тази година всеки гражданин безпрепятствено да резервира и закупува онлайн билети за предстоящото си пътуване. Много скоро услугата ще се предлага за всички категории влакове. Факт е и чувствителното оживление в товарните превози, които уверено увеличават обемите си. И всичко това се постига благодарение на неуморния труд на хората, които работят в железницата и които ще посрещнат своя празник в неделя 3 август. Тогава с грамоти и парични награди ще бъдат отличени най-добрите – по 15 души от трите поделения в София, Пловдив и Горна Оряховица на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.

Удовлетворен на професионалния си празник може бъде и Петър Петров, ръководител на отдел „Експлоатация на превозите“ в ППП – Пловдив. Той активно е участвал във възстановителните дейности след инцидента на гара Калояновец, като едновременно е помогнал за осигуряването на необходимите части, нужни за преместването на дерайлиралите вагони. За съжаление имената на всички железничари, показали себеотрицание и всеотдайност през изтеклите напрегнати дни и седмици на годината няма как да съобщим. Но по-важното за тях, може би, ще бъде уважението на колегите им и благодарността на пътниците, която все по-често започват да срещат.

Редакцията на в. „Железничар“ пожелава на българските железничари и семействата им много успехи!

МОНТИРАТ АНТИПЕШЕХОДНИ ОГРАЖДЕНИЯ ПО БЕЛГИЙСКИТЕ ГАРИ

Белгийската държавна компания Infrabel, поддържаща и развиваща жп инфраструктурата, ще инвестира 1 млн. евро за монтирането на специални релефни покрития, препятстващи възможността за пресичане на жп линиите на неразрешените места. Става дума за нов вид твърдо покритие, състоящо се от множество конуси с височина 16 см. То ще прави преминаването през тези зони неудобно и трудно. С такива ограждения се предвижда да бъдат оборудвани около 100 жп гари в цяла Белгия.

Проектът за тази „антипешеходна" система трябва да бъде завършен до 2018 г. Тя вече успешно е тествана на жп спирката в град Уавър (провинция Валонски Брабант, Централна Белгия). След изграждането ѝ, случаите на неправилно пресичане на жп линиите в района на гарата са намалели със 78 процента.

Специалното ограждение ще бъде установено на местата, където пасажерите най-често предпочитат да преминават напряко в опит да съкратят пътя си до пероните, избягвайки гаровите подлези или надлези. В зоните с повишен риск също така ще бъдат монтирани видеокамери. Те ще позволят осъществяване на непрекъснат мониторинг на най-опасните участъци от жп линиите, през които пътници и пешеходци са склонни да преминават.

Неправилното пресичане на железните пътища в Белгия е станало причина 4 души сериозно да пострадат, а 9 да намерят смъртта си при различни инциденти през 2013 г. Този род нарушения на правилата в железниците са довели до близо 1050 часа закъснения на белгийските влакове за предходната година.

ИСКАТ ВАГОН ЗА ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ ВЪВ ВЛАКОВЕТЕ EUROSTAR

Сайтът за продажба на аксесоари за домашни любимци Pets in Pyjamas е подел кампания в скоростните влакове Eurostar да се появи вагон за превоза на животинките. За целта е в ход инициатива по събирането на 100 000 подписа от собственици на домашни любимци, нужни за внасянето на искането в Камарата на общините на британския парламент.

В момента високоскоростният железопътен оператор Eurostar International, който осъществява жп трансфери между Острова и континентална Европа, позволява по изключение в неговите композиции да се качват само кучета-водачи. Задължително изискване е те да имат специален паспорт по стандартите на ЕС, микрочип и ваксинация против бяс. Превозът на други четириноги питомци е забранен. Добавянето на специален вагон за транспортиране на домашни животни би дало възможност на много пътници да пътешестват с безмълвните членове на своите домакинства, без да създават неудобства на другите пасажери.

Статистиките сочат, че във Великобритания има над 18 млн. домашни любимци. Около 90 на сто от притежателите на кучета винаги вземат със себе си своите четирикраки другари по време на отпуск. Това обаче обикновено е свързано с куп главоболия около транспортирането им. Икономиката обаче печели от подобни трансфери, настаняване и изхранване на тези животинки по 2,7 млрд. паунда годишно. Така, от година на година приходите от тях нарастват.

РЖД разработват общ билет за влак и самолет

Специалисти на държавните железници на Русия (РЖД) работят по създаването на нов вид единни билети за влак и самолет. Предвижда се с тях пътниците да пътуват едновременно с високоскоростните влакове и самолетите на авиокомпаниите, опериращи в страната.

От РЖД съобщават, че предвиждат да внедрят и нови, по-гъвкави тарифи за високоскоростните си състави. Те ще дават възможност за по-изгодни пътувания на семействата и студентите. Планирано е и въвеждане на специални билети за почивните дни. Очаква се схемата на новото тарифиране да бъде окончателно завършена догодина.

Представители на РЖД вече съобщиха, че има и идеи вместо стандартните първа и втора класи, във влаковете-стрели да бъдат общо 4 класи, като едната от тях е икономична.

Индия ще строи 543-километрова скоростна жп линия

Индийското правителство обяви, че възнамерява да заделі средства за построяване на 543-километрова скоростна железопътна линия между Мумбай и Ахмедабад (Западна Индия). Двата мегаполиса са съответно първият и седмият по големина градове в страната.

Проектът ще бъде завършен в рамките на 10-годишния план за създаване на високоскоростна жп мрежа от пътнически и товарни линии. Предвижда се изграждането на трасето Мумбай - Ахмедабад да стане по схемата на държавно-частното партньорство.

Паралелно с това властите в Делхи лансират още една транспортна инициатива – изграждане на жп и шосейни връзки между морските пристанища по източното и западното крайбрежия на Индия. Сроковете и оценката на инвестициите в тези проекти засега не са оповестени.

Малага стана шестият град в Испания с метро

След почти едно десетилетие на строителни работи, първите трасета на метрото в Малага (област Андалусия) бяха тържествено открити на 30 юли т. г. С това известния южен курорт и важно средиземноморско пристанище стана шестият град в Испания (след Мадрид, Барселона, Севиля, Билбао и Валенсия), който разполага с подземна железница.

Общата дължина на мрежата на новия метрополитен е 12 км, като от тях 9 км са прокарани под земята. Състои се от две линии, по които има изградени 18 метростанции. И двата маршрута започват от центъра, където е централната жп гара. Първият (L1 - с дължина 7,15 км, 11 спирки) достига до разположения в градската периферия университет на Малага, а вторият (L2 - 4,4 км със 7 станции) . Вторият – до спортната зала „Мартин Карпена Арена" в югозападните предградия. Досега проектът е погълнал 800 млн. евро. В бъдеще е планирано удължаване на двете трасета и изграждане на още 4 нови.

Очаква се през първите 5 месеца от новия вид градски транспорт да се възползват около 2,4 млн. души, а до 2015 г. броят на пасажерите да достигне 5 млн. годишно. Цената на еднократния билет е 1,35 евро, но има система от отстъпки (вкл. за семейства и чести пътувания), с която цената на превоза може да се понижи до 0,82 евро. В деня на откриването на метрото, освен че ползването на подземната железница бе напълно свободно, властите раздадоха и 50 000 безплатни карти за намаления на пасажерите.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

Честит Ден на железничаря, уважаеми колеги!

Първият неделен ден на месец август е професионалният празник на хората, които със своя всеотдаен труд и професионализъм поддържат бодрия ритъм на железницата.

По повод Деня на българския железничар искам да благодаря на всички работници и служители от дружествата и поделенията в системата на „Холдинг Български държавни железници" ЕАД за добрата работа, отговорното изпълнение на служебните задължения и личния принос на всеки един към общите усилия да преодолеем затрудненията, пред които е изправена железницата!

Отговорен е трудът на българския железничар, не само поради факта, че ефективното функциониране на системата зависи от усилията на всеки един от нас, но най-вече с оглед на динамиката на нашето съвремие и нарастващата взискателност на клиентите към качеството на предлаганата транспортна услуга. Железницата трябва да реагира адекватно на процесите на промяна в транспортния пазар, както и на измененията в потребителските нагласи на обществото, защото именно способността за навременни и решителни действия определя цялостното развитие на железопътната система.

Уважаеми колеги, съвсем наскоро имахме един трагичен повод да преосмислим някои аспекти в своята работа и да се вгледаме още по-внимателно в онези на пръв поглед дребни детайли, които в своята съвкупност определят образа на железницата пред обществото. Тежкият инцидент с дерайлирането на влака София – Варна, при който загина наш колега, беше голямо изпитание за надеждността и безопасността на железопътния транспорт, който за пореден път се оказа под прицела на обществения и медиен негативизъм. Подобни инциденти идват, за да ни напомнят, че въпреки постигнатите през последната година и половина резултати, все още съществуват редица проблеми, с които трябва да се справим.

Когато един организъм боледува, той може и трябва да бъде лекуван. Лечението е не в безоснователния оптимизъм на думи, нито в примирението с обстоятелствата. Лечението е съзидание. Именно поривът да създадем такава железница, за каквато всички мечтаем и каквато знаем, че нашата железница може да бъде, ще даде увереността на всеки един от нас да положи грижата, упорития труд и неотклонното усилие да осъществим промяната. Начинът, по който ще преодолеем трудностите, ще бъде мерило за професионалната ни и човешка способност да дадем най-доброто от себе си в името на железницата, която е не просто вид професия, а отдаденост за цял живот.

Разчитам на големите професионални и личностни качества на работниците и служителите в системата. От началото на годината до момента във всяко едно от дружествата имаме немалко примери за отлични прояви на професионализъм, активни действия за подобряване на транспортната услуга и достойно защитаване на престижа на железничарската професия. Авторитетът на българския железничар се гради във всеки един миг от работното ни ежедневие. Ние знаем, че можем да работим добре – нека изправим гордо глава и го направим!

Нека проблемите за разрешаване, с които всеки от нас се сблъсква в ежедневната си работа, ни направят по-мъдри и нека трудностите, които преодоляваме, ни направят по-силни! Убеден съм, че ако се ръководим от този принцип в професионалния и личния си живот, ще работим и живеем като достойни, уверени и горди хора! Сигурен съм, че заедно ще успеем да мобилизираме всички сили, познания, способности и технически ресурси, за да убедим обществото, че влакът е действително надежден, удобен и екологичен начин за пътуване и „Холдинг Български държавни железници" ЕАД са високо отговорен железопътен превозвач.

На всички български железничари пожелавам здраве, лично щастие, безаварийна работа и професионално удовлетворение!

Честит празник!

инж. Християн Кръстев
Изпълнителен директор
„Холдинг Български държавни железници" ЕАД

Уважаеми колеги,

По традиция в първия неделен ден на месец август отбелязваме нашия професионален празник - Денят на българския железничар. Изборът на тази дата е повлиян от факта, че в началото на месец август 1888 г. е открита за експлоатация жп линията Цариброд – София - Белово и е откупена жп линията Русе - Варна от държавата.

Забързаното ежедневие налага на транспорта изисквания, на които той трябва да отговаря не само с количество, но и с качество. Така от първата колесница се стига до съвременния високоскоростен транспорт, а транспортните услуги вече са обект на мениджмънт от висок ранг.

Българският железопътен транспорт има богата и достойна история. В сектора работят сърцати и достойни хора, които могат да направят страната ни конкурентна в съвременния свят на движението.

За мен е чест да бъда един от вас, да принадлежа към екипа от професионалисти, осъществяващи чрез труда си желанието и амбицията за изграждането на едно по-добро бъдеще на железницата в страната ни. Използвам случая да ви благодаря за всеотдайността и професионализма, които влагате в изпълнението на ежедневните си служебни задължения.

Пожелавам ви здраве, лично щастие, увереност и самочувствие !

Честит празник!

Инж. Милчо Ламбрев
Генерален директор
ДП НК „Железопътна инфраструктура"

ЗОВ ЗА ПОМОЩ

Ценко Велев, главният редактор на „Военно издателство" ЕООД, с което редакцията на в. „Железничар" има дългогодишно сътрудничество, спешно се нуждае от финансова помощ. На 26-годишната му дъщеря се налага да бъде извършена незабавна операция в чужбина за присаждане на костен мозък. Сумата, необходима за нея е в размер на 250 000 евро.

Банковата сметка, по която могат да бъдат направени парични дарения е на името на

НАТАЛИЯ ЦЕНКОВА ВЕЛЕВА

BG72BPBI79421020541901

ПОЩЕНСКА БАНКА

САМО МАЩАБИТЕ И ПАРИТЕ НЕ СТИГАТ...

Липсата на скоростен жп транспорт в Бразилия направи пътуванията между отдалечените градове, където се играеха мачовете, дълги и изнурителни

Бразилската транспортна инфраструктура се оказа неподготвена за отминалото световно първенство по футбол. Въпреки похарчените милиарди, заради ширещата се корупция и липсата на контрол страната не можа да посрещне хилядите фенове на футбола с планираната скоростна жп мрежа. Липсата ѝ принуди не само запалянковците, но често и футболните отбори да губят много време, нерви и физически сили, докато изминават огромните разстояния между градовете, в които се играеха срещите от съревнованието. Без бързи жп комуникации, на тях им се налагаше приоритетно да залагат на авиационния и автобусния транспорт като алтернатива.

В Бразилия всичко е огромно. Големи са естествено и амбициите на най-голямата страна в Латинска Америка, която за последните години съумя да изгради една от най-мощните икономики в света. Значителна заслуга за това има управлението на предишния бразилски президент Луис Игнасио Лула да Силва. През двата му мандата (2003 г. – 2011 г.) милиони бразилци бяха буквално изтръгнати от нищетата, а формиралата се средна класа действаше като мотор за стопанската дейност. Затова, когато преди 7 години Бразилия получи правото да организира 20-ия световен шампионат по футбол, а две години по-късно бе решено, че и XXXI-те летни олимпийски игри ще се проведат там през 2016 г., всички възприеха това като съвсем закономерно.

Икономическата еволюция на страната обаче някак подмина железопътната транспортна система. Въпреки амбициозните планове типичен пример за това е мегапроектът Transnordestina, предвиждащ поява на мрежа от пътнически и товарни жп линии в североизточната част на Бразилия. Реализацията му започна през 2006 г. и трасетата трябваше да функционират още преди 4 години. Уви, те не са готови и

Проектът Transnordestina се развива с бавни темпове заради недостига на средства

досега, а бюджетът от първоначално планираните 1,8 млрд. долара нарасна до 3,2 млрд. долара. По всичко изглежда, че оскъпяването ще продължи. Срокът за завършването на железните пътища пък е пренесен за 2016 г.

През 2008 г. бразилското правителство утвърди план за изграждане на система от скоростни железни пътища. Неин „гръбначен стълб“ трябваше да стане линията от Кампинас през Сао Пауло до Рио де Жанейро. Над 400-километровото трасе между двата най-големи града на страната (съединяващо и главните летища в Бразилия), беше планирано да се преодолява за не повече от 1,5 часа. Бързото и комфортно пътуване се очакваше да оправдае цените на билетите, които в едната посока бе планирано да са около 120 - 200 реала (около 60 долара) или с други думи два - три пъти по-високи отколкото автобусните. И досега обаче не е ясно кой ще построи тази железопътна магистрала. От самото начало нито една компания не беше заинтересована, тъй като много експерти определяха проекта за лишен от икономически смисъл. Властите в Бразилия обаче са на друго мнение. Още през първата година от експлоатацията на жп магистралата те прогнозират, че по нея ще бъдат превозени 40 млн. пътника. Първоначално бе планирано нейното откриване да стане за Мондиал 2014. След това срокът се пренасочи за началото на лятната Олимпиада 2016-та година. В момента той е 2020 г., но дали ще е последен още е рано да се каже. При това въпросната жп магистрала е само основното звено от планираната, но още нереализирана голяма железопътна мрежа. Част от нея трябва да бъде и трасето от Бело Оризонте през Кампинас и Сао Пауло до Куритиба, с отклонение към столицата Бразилия сити и град Жоиана.

В резултат от това, в момента бързото придвижване между градовете в Бразилия е възможно само със самолети. Ето защо бразилските запалянковци, които искаха да гледат мачовете на своите национали, бяха принудени да пътуват с дни. Първата футболна среща на бразилския тим бе в Сао Пауло. След 5 дена феновете трябваше да се

Футболните фенове трудно се добираха до отдалечените на стотици километри стадиони

доберат до отстоящия на почти 2400 км на север град Форталеза, а след още толкова дни – да направят ново 1700-километрово пътешествие до столицата Бразилия сити. Съперниците на бразилците в мача, с който се откри Световното - футболистите на Хърватия - бяха принудени от Сао Пауло да пътуват за следващия си мач до Манаус, а след това и до Ресифе. По същество те направиха две пътешествия и навъртяха цели 4000 км. Тъй като с местния транспорт по суша това би им отнело над едно денонощие, хърватите предпочетоха да ползват услугите на авиацията.

Първоначално Бразилия планираше да организира световното първенство по футбол с бюджет от 11 млрд. долара. От тях 4 млрд. долара трябваше да отидат за строеж на нови и ремонт на старите стадиони, а останалите - за инфраструктура. На практика обаче сумата надхвърли 14 млрд. долара. За сравнение, средствата надхвърлят с повече от 2 пъти досегашния рекордьор по инвестиции в турнира - Германия (6 млрд. долара), която бе негов домакин през 2006 г. През 2010 г. пък Южна Африка направи Мондиала „само” за 4 млрд. долара.

Въпреки налетите огромни средства, бразилските власти се провалиха с отдавна обещаваните за турнира работещи скоростни жп комуникации. Разходите по тези проекти постоянно нарастваха заради неспазването на сроковете и корупцията в страната. Властите не успяваха да се справят с дофинасирането им. Опитите да набавят свежи средства, например чрез повишаване цените на билетите в градския транспорт в големите градове, предизвикаха улични протести и безредици. Демонстрантите дори поискаха отмяна на шампионата по футбол. Няколко години по-рано, едва ли някой би повярвал, че това е възможно точно в Бразилия.

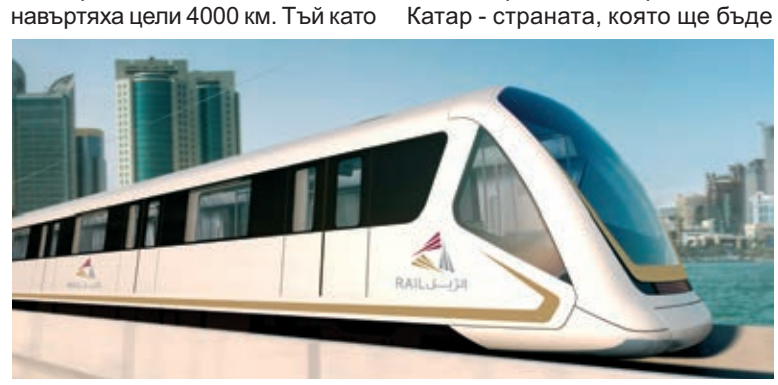
За момента много от 50-те ключови инфраструктурни проекта на страната (повечето, свързани с жп транспорта), се намират в тупик. Бъдещето им зависи от възможността на правителството да осигури свеж финансов ресурс, който да не е свързан с орязване на социалните разходи.

Интересен е паралелът с Катар - страната, която ще бъде домакин на по-следващия Мондиал през 2022 г. Макар и „джудже” в сравнение с Бразилия, това богато арабско емирство изглежда ще засрами латиноамериканския гигант. Предпоставката са не толкова над 50-те млрд. долара, който шейховете му възнамеряват да отделят за организацията на футболното съревнование, колкото постоянството, с което в арабската държава развиват транспортните комуникации и проектите за благоустрояване.

Докато строителството на стадионите за световното вече е в ход, под пълна пара е и изграждането на транспортната инфраструктура, необходима за бъдещите футболни фенове. Водеща роля в този процес играят катарските железници Qatar Rail. През 2011 г. те бяха поканени да проектират, построят и управляват жп мрежата, която ще обслужва Мондиала.

Главният елемент от нея ще стане състоящото се от 4 линии, с обща дължина 212 км и 85 станции, метро в столицата на емирството Доха. Планирано е то да свърже основните възлови точки в центъра и предградията ѝ, в т.ч. и изгражданите в покрайнините стадиони. За двете първи линии вече са определени подизпълнителите и много скоро работата ще започне. Въпросната двойка трасета трябва да влезе в експлоатация през 2019 г., а цялата система на подземната железница – през 2026 г.

Планираната за изграждане железопътна мрежа в Катар (вкл. метрополитенът) ще надхвърли 700 км и по нея ще има около 100 метростанции и гари. По новите линии от Доха пътниците ще могат лесно и бързо да достигат до градовете Ал Шамал и Духан (в северната и западна части на емирството), където скоро ще изникнат стадиони за 45 000 зрители. Трасетата ще осигуряват и връзка със Саудитска Арабия на юг. Предвидено е също построяване на скоростни жп линии, които чрез система от виадукти и мостове ще правят връзка с островното кралство Бахрейн. Към всичко това трябва да добавим и трамвайните линии, които Qatar Rail също са се наели да положат. Първата (11,5 км) ще се появи още следващата година в крайбрежния квартал Доха Уест.



Добре развита мрежа от бърз и удобен релсов транспорт ще посрещне футболните фенове на Мондиал-2022 в Катар

Ивайло ПАШОВ

Бойчо Скробански, директор на дирекция „Звено за разследване на произшествията във въздушния, водния и железопътния транспорт:

ТВЪРДЕНИЯТА СА ЕДНО, НО ФАКТИТЕ ГОВОРЯТ ДРУГО

Г-н Скробански**, появиха се различни версии за причините, предизвикали на 12 юли тази година в гара Калояновец, дерайлирането на влака София - Варна. Едни от тях са свързани със слабости на осигурителната техника. Как бихте коментирали такова твърдение?**

Със заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията беше назначена комисия за разследване на тежкото железопътно произшествие – дерайлиране на бърз влак № 8601 в четната стрелкова гърловина на гара Калояновец на 12 юли 2014 г., движещ се по направление София – Варна. Инцидентът е станал в светлата част на деня, около 15:20 часа при слънчево време и благоприятна видимост на сигналите. В момента са назначени пет технически експертизи от Национална следствена служба, на скоростомерната лента, на АЛС устройството, на осигурителната техника, на подвижния железопътен състав – локомотива и вагоните. Всички експертизи се извършват от независими външни експерти. След тяхното изготвяне Комисията за техническо разследване ще изиска от наблюдаващия прокурор да и бъдат предоставени копия от тях. Едва тогава ще бъдат елиминирани различните версии, ще се установят обстоятелствата и ще се изяснят причините за възникналото произшествие.

-Доколко основателни са двете основни тези – за човешки или технически пропуск.

-Искам да обърна внимание, че на 22-ри този месец Комисията за техническо разследване от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, следовател от окръжната следствена служба в Стара Загора и назначената Оперативна група извършиха серия от проверки и експерименти с осигурителната техника в гара Калояновец, както и между гарите Михайлово – Калояновец по път № 1. Отключи се релейното помещение, до което достъпът беше предварително забранен. Това бе направено с изрична заповед на следствените органи, докато не бъдат извършени съответните проби и експерименти с осигурителната инсталация в гарата и отсечката между двете гари. При влизане в помещението експертите направиха оглед на моментното състояние на релейната инсталация и другата техника, спрямо моментните показания на централизацията, входните сигнали, стрелките и автоматичната бариера на прелеза. Комисията за техническото разследване паралелно извърши своите огледи.

Направени бяха експерименти с електрически локомотив № 46235.8, с изправен АЛС в присъствието на следовател и представители на Комисията за техническо разследване пропътуваха разстоянието от гара Михайлово до гара Калояновец. Маршрутът беше точно подготвен като този, който влак № 8601 е трябвало да измине на 12 юни. Констатирана се активността на пътните индуктори монтирани на жп релсите на автоматично прелезно устройство при км 92+598. АЛС премина в режим на индикация на пулта ,,пълен контрол“. При предупредителния сигнал на гара Калояновец АЛС задържа и премина в режим ,,без информация“ като не отчете грешка. На входния сигнал на гара Калояновец АЛС-ът на пулта беше в режим ,,без информация“ до влизане в гарата. След спиране на локомотива пред стрелка № 2, се получи разрешение от влаковия диспечер за разпломбиране на бутон ,,изкуствено отключване на маршрута“ (ИОМ). Установиха се времената по отделно, за отключване на входния и изходния маршрути в диапазони от 4 до 5 минути. Целта на експеримента бе да се изясни ситуацията и възможността за манипулиране на осигурителната техника. С което хипотезата за несъответствие на предупредителния и входния сигнали, както и манипулация на стрелките отпада като несъстоятелна.

Процедурата беше повторена и с пътните релетата, очертаващи стрелковите маршрути. Всички съмнения за несъответствие бяха изчистени чрез неколкократни проби. Доказа се нормалното действие на осигурителната инсталация по време на възникване на произшествието. Изискано беше от дежурния ръководител движение по време на инцидента, да представи писмена декларация, че в този ден не са извършвани ремонтни дейности в района на гарата по железния път, по осигурителната техника и съоръженията. За верността на записа бе проверена и Книгата за състоянието на съоръженията на осигурителната техника - образец - VII -51.

-Но локомотивните машинисти, с които разговарях цитират случаи, когато по време на път са се сблъсквали с несъответствия в сигнализацията.

- На 21 юли тази година, локомотивният машинист на пътнически влак № 80112 с спря в гара Маноле, за да изиска акт за неверни показания на предупредителния сигнал на гарата. Бяха извършени проби на осигурителната техника, при които не се установиха неверни показания. Влакът е продължил по маршрута си със закъснение от 60 минути.

- Машинистите посочват още един принципен проблем. Автоматичната локомотивна сигнализация е два типа – линейна и точкова. У нас се ползвал вторият, който не бил така надежден, както линейният, действащ в повечето европейски страни. Има ли несъответствие в това отношение?

- Запознат съм с твърденията, но обстоятелствата в експлоатацията говорят друго. Като председател на комисията мога да се позовавам единствено на технически доказаните факти. Всеки има право да прави свои изводи, но стига да са в рамките на техническите норми. В различните държави – членки на ЕС, паралелно се използват и двете системи. Така че разминаване е недопустимо. Защото всички системи, свързани с безопасността на превозите са оперативно съвместими.

Отсечката София – Пловдив е пусната в експлоатация през 1985 г. на принципа на точков тип сигнализация. Преди да започнат кражбите и посегателствата на елементите по железопътната инфраструктура, включваща и осигурителната инсталация, тя е функционирала безопасно като компютърна система за управление на влаковото движение. Трябва да се има предвид, че още на етап проектиране се въвеждат степените на съоръженост и безопасност в съответствие с изискванията на европейските норми и национални правила. На тази отсечка беше изграден АЛС тип „Ериксон“. В новите рехабилитирани железопътни участъци се въведоха системите „Алкател“ и конверсирана система „Алтракс“. Не бих казал, че извършеното надграждане е несполучливо. Връщам се към извършения експеримент. Индукторите, монтирани на железопътната инфраструктурата бяха от един тип, а четящите устройства на локомотива от друг и въпреки това сигналите се възприеха от него. Не приемам твърденията, че осигурителната система, с която в момента се гарантира и управлява влаковото движение не е надеждна. Напротив, системите за управление са надеждни и сигурни, не по-малко и персонала който ги експлоатира. Гражданите, както и клиентите ползващи услугите на железниците трябва да знаят че жп транспортът си остава един от най-сигурния и безопасен превоз, както на пътници така и на товари.

Отсечката Михайлово и Калояновец е около 21-километра и включва гарови коловози и жп стрелки, на които са извършени рехабилитирани. Ремонтът е приет през месец април от ДНСК, за което има разрешение за ползване на основание на Закон за устройство на територията (ЗУТ) и предстои въвеждането на обекта в експлоатация според изискванията на Наредба № 57 от 9 юни 2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз. Отсечката е част от Трансевропейски коридор N 8, финансирана по оперативна програма „Транспорт“.

Бих искал изрично да подчертая, че и в двете предприятия - ДП НКЖИ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД има добре изградени и развити системи за управление на безопасността. В тях са оценени рисковете на съответните подсистеми, общите методи за безопасност, а така също и общите критерии за безопасност в съответствие с изискванията на европейските нормативни актове и националните правила за безопасност. АЛС, монтиран на железопътната инфраструктура е бил в изправност, което е записано в протокола, изготвен в присъствието на следовател, доказващ наличието на индикация на двете точки, монтирани на предупредителния и входния сигнали. Това на практика доказва, че по време на произшествието АЛС на локомотива не е бил включен. Дали наистина е така категорично ще се потвърди когато бъде изготвена техническата експертиза от независимите експерти.

-Тъй като един от важните фактори за безопасността е подготовката на локомотивния персонал, имате ли препоръки за подобряването ѝ?

- Бившето ПЖИ, сега ВТУ „Тодор Каблешков“, вече не подготвя квалифицирани кадри за работа в железопътния транспорт. Подготовката на кадрите се пое от съществуващите професионални центрове към двете държавни предприятия и специализираните средни училища по железопътен транспорт. В тази насока трябва да се акцентира върху развиването на професионални умения и качества в младите хора. Да се стимулира желанието им за тяхната реализация в железниците.

-Нищо не казахте за предпътните прегледи.

- Това е друг, много важен момент. Предпътните прегледи, които в момента се извършват по Наредба 54/02.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала осъществяващ железопътни превози на пътници и товари, не са достатъчно прецизни. Те се свеждат до явяването на локомотивната бригада в определеното време преди тръгване на влака и подписването в книгата за инструктаж. Дежурният депомайстор извършва инструктаж и алкохолна проба с дрегер. Отсъства обаче медицинският преглед, който преди се извършваше от фелдшер. Такъв специалист дежуреше 24 часа във всички локомотивни депа, а така също и в големите влакообразуващи гари. Той установяваше предварителен индивидуален контакт с всеки машинист и помощник-машинист, измерваше кръвното налягане и добиваше представа за моментното му психическо състояние. Стресът и натовареността на локомотивния персонал не са маловажни фактори и не трябва да бъдат подценявани и пренебрегвани.

-Тогава какви препоръки могат да се направят на този етап от разследването?

-Твърде рано е точно да бъдат формулирани. Но една от препоръките, със сигурност ще бъде да се проведе обучение на всички локомотивни и помощник-локомотивни машинисти в БДЖ „Пътнически превози” ЕООД за работа с АЛС. Ще помислим и за промени при извършване на предпътни инструктажи и прегледи съвместно с експерти от ИАЖА и с органите по безопасността в БДЖ.

-Не е ли нужно в процеса да се привлече по-активно и психолог?

-Той трябва да има място в превозната дейност. Виждам го изцяло свързан с персонала, пряко зает в експлоатацията, а комуникацията му с този персонал да бъде непрекъсната. Но преди всичко искам да акцентирам върху психологическата експертиза, защото чрез нея се установява моментното психологическо състояние на отделния човек. Необходима е промяна в критериите при прегледите, тестовете и другите подобни механизми. Може би трябва да се потърси аналогичен модел с прегледите, които се извършват при на летците. В това отношение предстоят разговори с транспортната болница „Цар Борис III” и с ИА „Железопътна администрация”. Звеното ще участва активно в изготвянето на анализи и програми. За съжаление в железниците все още няма тренажори, където всеки един локомотивен машинист може индивидуално да се подготвя и да защитава своята правоспособност. Всичко това е изключително важно, защото в ръцете на тези хора поверяваме живота на стотици други и превоза на скъпи товари.

Интервюто проведе:
Мая Димитрова

УТОЧНЕНИЕ

В бр. 25 на вестника, поради печатна грешка, на стр. 5 в карето, неправилно е публикувано името на синдикалната организация, в която членува Любомир Милков,председател на регионалния съвет на Синдиката на железничарите в България (СЖБ) в Пловдив.

ИМА ВРЕМЕ ЗА ВСИЧКО

Съвсем наскоро едно писмо започна да се разпространява из социалните мрежи със завидна скорост. Емоционалният призив е съчинен от майка на младо момче, страдащо от болестта на Крон, и е насочен към всички родители по света. След множеството изпитания, през които е преминало цялото семейство, майката научава за себе си важен урок, свързан с отглеждането на дете, който се опитва да предаде на останалите хора.

Пределно ясно е, че всеки родител се опитва да действа в полза на децата си, но не винаги добрите намерения водят до добри резултати. В писмото си майката призовава останалите родители да спрат да записват децата си на всевъзможни уроци и курсове, да поемат часове по допълнителни дисциплини в училище, да доброволстват, само и само за да придобият отлични препоръки за кандидатстване във висше учебно заведение. На малчуганите им трябва време да изследват света, да си създават приключения, да играят и да развиват въображението си. Ще са малки само за кратко време и трябва да бъдат оставени да изградят любопитството си към живота по свой вкус.

От изключителна важност е родителите да разберат, че децата не са тяхно продължение и не са длъжни да осъществяват някогашните им мечти. Малчуганите имат да проправят собствен път и не се нуждаят от постоянна помощ и грижи. Родителите не бива всячески да предпазват децата си от провал, а напротив – трябва да ги оставят самостоятелно да опознават живота и дори след неприятни ситуации да са с усмивка на лице, защото са достигнали до важни уроци, които никой друг не би могъл да им преподаде.

На няколко места в писмото си майката повтаря, че децата имат време пред себе си и не бива родителите да ги насилват да възприемат отрано начина на живот на възрастните. Така или иначе някой ден хлапетата ще се сблъскат с всички отговорности и премеждия, които носи зрелостта, тогава защо да прибързваме и да им отнемаме красотата на бързо отминаващото детство? Децата трябва да бъдат подготвени само за едно, а именно най-важното – да създадат щастието и любовта за себе си в един свят, изграден от несигурности, и спрем ли да ги насилваме да пораснат, те ще имат време точно за това.

МАСКИ ЗА ЛИЦЕ С ЦАРЕВИЧНО БРАШНО

СТЯГАЩА И УКРЕПВАЩА МАСКА С ГЛИНА

За приготвянето й са нужни 1 с. л. бяла глина, 1 с. л. царевично брашно, 2 с. л. силен черен чай, 1 ч. л. лимонов сок. Глината се смесва с царевичното брашно (царевичното брашно може да се смени с овесено или ръжено по желание – ефектът е същият), добавят се чаят и сокът от лимона. Всичко се разбърква много старателно. Получената маска се нанася върху кожата на лицето за 20 минути, след което се измива с топла вода от чешмата и се изплаква с минерална вода.

МАСКА С ПИЛИНГ ЕФЕКТ

Нужни са 1 с.л. кисело мляко, 1 ч.л. сода за хляб и 1 ч.л. фино смляно царевично брашно, които се разбъркват в подходящ съд. За предпочитане е да приложите маската върху измито лице. Намажете кожата с тънък слой, като пропуснете около очите и устните. Ако имате белези, черни точки и тъмни петна, нанесете повече от маската върху тях. Измийте с топла вода, а след това направете студен компрес. Ако кожата ви е суха, маската не трябва да стои повече от 3 минути на лицето ви. Ако кожата ви е мазна или нормална - изчакайте да изсъхне. Използвайте веднъж седмично, за по-добри резултати. Маската избелва тъмни петна, лунички, отстранява черните точки и мъртвата кожа.

ПОДХРАНВАЩА МАСКА

Разбийте един белтък и го смесете с 1 ч.л. мед и 1 с.л. царевично брашно и добавете 1 ч.л. зехтин. Оставете сместа върху лицето за 15 минути, а след това измийте с топла вода.

ХИДРАТИРАЩА МАСКА

Сварете 2 с.л. царевични зърна, докато омекнат, намачкайте ги, добавете 1 ч.л. мед и също толкова сметана, за да се получи кашица. Нанесете на лицето и оставете да действа 15 минути. Измийте с топла вода, а после с прохладна.

ЦАРЕВИЦАТА – СЪКРОВИЩЕ ОТ АМЕРИКА

Отглеждана още през праисторически времена от коренните жители на Мезоамерика, царевицата е придобила статута на важна земеделска култура, използвана за зърно, фураж и силаж. С течение на времето култивирането на царевица се разпростира в Северна и Южна Америка, а през късния XV в., търговци пренасят растението в Европа. В днешно време царевицата е изключително широко отглеждана, най-вече поради липсата на претенциозност към определени климатични условия.

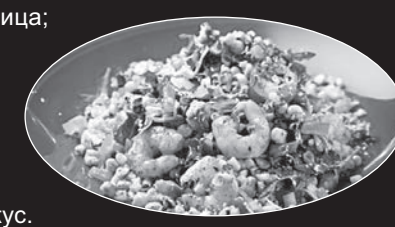
Нови изследвания доказват, че царевицата е съкровищница на особено важни и необходими витамини и микроелементи. Съдържанието й на витамин К е несравнимо с други растения, а освен това тя е пълноценен източник на витамини В1, В2, РР и Е. Царевицата се счита като задължителен елемент в диетата на сърдечноболните, поради изобилието от калий, желязо и цинк. Растението спомага за бързото освобождаване на енергия в тъканите, укрепва костите и зъбите, подобрява работата на мозъка и регулира нервната система, поради високото ниво на фосфор в своя състав.

Друго чудодейно качество на царевицата, поради богатото й съдържание на целулоза, е способността да поглъща и неутрализира всеки канцерогенен продукт, попаднал в нашето тяло. Ускорявайки храносмилането, неразтворимата целулоза пречи на контакта между канцерогените и лигавичната обвивка на червата. Живописният жълт цвят на царевицата е постигнат благодарение присъствието на особено мощните антиоксиданти, наречени каротиноиди. Царевичните трици и масло пък съдържат необходимите за организма полиненаситени мастни киселини, които водят до снижаване на холестерола.

МЕКСИКАНСКА САЛАТА С ЦАРЕВИЦА

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

400 г. скариди;
150 г. консервирана царевица;
1 бр. авокадо;
10 бр. чери домати;
2 бр. люти чушки;
1 глава червен лук;
4 с.л. сметана;
1 с.л. зехтин;
сол, пипер и кимион на вкус.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Царевицата се отцежда и се добавят нарязаното на кубчета авокадо, доматите, срязани наполовина, лукът и чушките, нарязани на ситно. Скаридите се поръсват със сол и черен пипер и се изпичат на скара. Нареждат се върху зеленчуците, поръсват се с кимиона и зехтина и се заливат със сметаната. Може да поднесете салатата върху листа маруля.

ГРЕЙПФРУТ С ПАСТА И ЦАРЕВИЦА

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

4 бр. розов грейпфрут;
125 г. консервирана царевица;
400 г. макарони;
2 с.л. зехтин;
1 с.л. майонеза;
1 връзка накъсан босилек;
6 листа пресен джоджен;
сол и бял пипер на вкус.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Грейпфрутите се изрязват на половинки, изважда се вътрешността им, после се увиват в найлон и се изстудяват. Царевицата се разбърква заедно с вътрешната част на грейпфрута, зехтина и майонезата. Пастата се вари във вряща вода, докато е готова. Изплаква се със студена вода и се изцежда добре. Тя също се добавя към плънката, като после се поръсва с босилек. Оставя се в хладилника около час. Празните обвивки на грейпфрута се пълнят с плънката, като отгоре се украсяват с джоджена преди сервиране.

РАБОТАТА НА СМЕНИ ПРИЧИНЯВА ДИАБЕТ

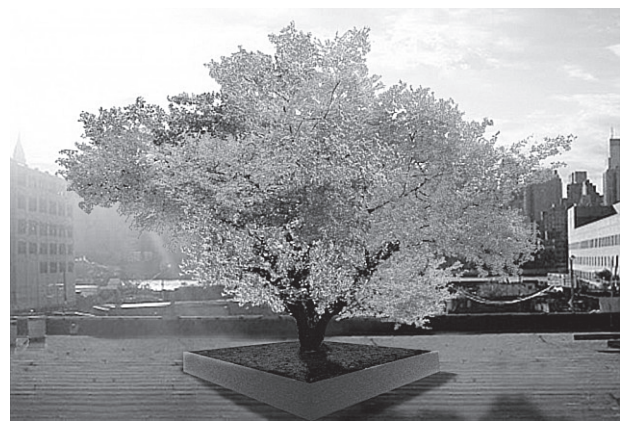
Според съвременни изследвания, хората, които работят на смени, са много по-склонни към развиване на захарен диабет тип 2. Резултатите от проучването са публикувани в списанието „Трудова и екологична медицина“.

Нарушаването на естествения ритъм на вътрешния „часовник“ на организма се отразява върху теглото, хормоналния баланс и съня. Изследването, проведено сред 226 652 души, потвърждава връзката между диабета тип 2 и нестандартното работно време. Работата на смени е особено рискова за мъжете. Проучването показва, че 42% от представителите на силния пол, които редуват нощния с дневен труд, са застрашени от развиването на захарна болест. Основна причина за това е нарушаването на режима на сън и хранене.

Когато се консумира храна през нощните часове, организмът не успява да я преработи в енергия. Натрупаните така мазнини повишават риска от наднормено тегло и съответно от диабет. Разбира се, за развиването на опасната захарна болест роля играят и други фактори, но при всички случаи профилактиката е от особено значение при хората, които работят на смени.

Според британската асоциация на диабетиците, превенцията е извънредно важна и включва поддържането на здравословно тегло чрез ежедневна физическа дейност и балансирано хранене.

ОВОЩНА ГРАДИНА ОТ ... ЕДНО ДЪРВО



В много градове на САЩ вече могат да се видят уникални „магически“ дървета, всяко от които ражда 40 различни сорта от най-популярните костилкови плодове. През по-голямата част от годината фиданките, които дават реколта от различни видове праскови, сливи, кайсии, нектарини и череши, изглеждат като най-обикновени дръвчета. Напролет обаче те разцъвтяват в пъстра палитра от розови, алени и бели цветове, която е предвестник на разнообразието от плодове, които ще се родят.

Необичайните плодни дървета са дело не на опитен агроном, а на скулптора Сам Ван Ейкен от университета в Сиракюз, който стартира „магическия“ си проект, за да накара хората да преосмислят начина на производство на храна.

Всичко започва през 2008 г., когато Ейкен разбира, че голяма овощна градина, собственост на щата Ню Йорк, в която дотогава се отглеждат 200-годишни сортове плодни дръвчета, ще бъде унищожена. Скулпторът купува терена с насаждения, за да спаси дърветата от гибел, и решава да експериментира с различни методи за ашладисване на овошки.

Така той успява да създаде „дръвчето, което ражда 40 различни сорта костилкови плодове“. До момента Ейкен е отгледал 16 такива овошки, които в момента са засадени в общински центрове и музеи в САЩ, а някои дори са откупени от колекционери на произведения на изкуството.

„Моите клиенти твърдят, че вместо да отглеждат по няколко овощни дръвчета от различни сортове, които ще родят повече плодове, отколкото е необходимо за нуждите на едно домакинство, те могат да се радват на разнообразната реколта от едно-единствено плодно дърво, която е достатъчна като количество. Освен това, различните сортове и видове плодове на „магическата“ овошка узряват по различно време през целия период от юли до октомври. Така едно дръвче осигурява ежедневната порция свежи и разнообразни плодове през тези месеци“, споделя Ейкен.

ПОДВОДНИЯТ ГРАД В КИТАЙ

Често наричан „Източната Атлантида“, подводният град Шичен в Китай е впечатляващ паметник от времето на великите стари владетели на Поднебесната империя. Каменните архитектурни шедьоври от епохата на династиите Мин и Цин, които са били на власт от 1368 г. до 1912 г., са запазени непокътнати на дълбочина 40 м под водата в езерото Киандао, разположено на 400 км южно от Шанхай.

За разлика от митичния континент Атлантида, град Шичен, чието име означава „Градът на лъвовете“, е бил умишлено потопен под вода през 1959 г. при строежа на близкия язовир и ВЕЦ. Близо 300 000 души са били принудително изселени, а някои от тях са потомци на фамилии, населявали града от векове.

През 2001 г. обаче Шичен е „преоткрит“ от китайското правителство, което изпраща на място специална експедиция, за да се установи какво е останало от древния метрополис. Десет години по-късно интересът към подводния град вече набира небивала скорост. Подводни снимки показва, че Шичен е имал пет градски порти, вместо обичайните четири, както и широки улици, над които са се издигали общо 265 арки. Много добре са запазени техните каменни орнаменти, изобразяващи лъвове, дракони и феникси. Датировката на останките от градските стени, показва, че те са били строени през XVI в.

Шичен е добре запазен, именно защото е под вода. Това е предотвратило пагубната ерозия, причинявана от ветровете, дъждовете и слънцето. Днес подводният град е много популярна дестинация за професионални водолази. Гмуркания с проучвателна цел се организират от април до ноември всяка година. Картографирането на „Източната Атлантида“ продължава, докато не се разкрият всички тайни на града, скрит на езерното дъно.

РЕВНОСТТА Е ПРИСЪЩА НЕ САМО НА ХОРАТА

Проучване на университета в Сан Диего показва, че и кучетата проявяват ревност по отношение на своя стопанин. Така сега хората, които имат няколко четириноги любимци, могат да си обяснят защо, когато погалят един от тях, е възможно останалите да избутат галеника, за да се порадват на ласката на своя собственик.

При изследването е приложен адаптиран модел за анализ на емоциите у децата. Обект на проучването са били 36 кучета, чиито стопани са се престрували, че не им обръщат внимание и насочват обичта си към плюшено куче или друг вид детска играчка. Реакцията на четириногите любимци е проучена по отношение на проявите на агресивност, опитите да привлекат вниманието на своя стопанин и интереса към новия обект на неговите ласки. Всички кучета са реагирали в случаите, когато техният собственик е галил играчката, изобразяваща куче, като 86% от тях са се опитали да избутат своя плюшен „конкурент“.

Това проучване не е първото, което показва, че и животните са проявяват ревност или други емоции, считани за присъщи само на човека. Приматите и конете са само част от обитателите на животинското царство, които не са съгласни да делят любовта на своя собственик с други същества. Според Лори Сантос, директор на Центъра за изследване на кучешкия интелект в университета Йейл, „или ревността не е чак толкова сложна емоция, или пък животните са по-сложно устроени, отколкото ние си представяме“.

ВОЗИЛО ЗА ПЛАЖНИ МАНИАЦИ

В британският морски курорт Брайтън представиха първото по рода си возило за плажни маниаци. Хитроумното превозно средство е дело на художника Соломон Роджърс и включва два шезлонга, плажен чадър с автоматична промяна на наклона в зависимост от посоката на слънчевите лъчи, машина за студени напитки, стереоуредба.

Четириколката е оборудвана и с GPS, а в дизайна й са предвидени и места за поставяне на книги и слънцезащитни кремове. В предната част на возилото има и мини-пясъчник, в който да си направите пясъчен замък, докато пътувате към плажа.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3
„Холдинг БДЖ“ ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Оформление Милкана ИВАНОВА
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: „Военно издателство“ ЕООД ISSN 0861-0851

В ЯПОНИЯ СЪЗДАВАТ УЛТРАЛУКСОЗЕН „КРУИЗЕН ВЛАК"

Седемзвезната композиция ще е с футуристичен дизайн и ще представлява своеобразен бутиков хотел на релси

През пролетта на 2017 г. японската железопътна компания JR East планира да пусне в експлоатация нов суперлуксозен влак. Съставът ще носи името Cruise Train („Круизен влак") и се очертава да бъде истински уникат. Проектирането му е възложено на известния автомобилен, железопътен и индустриален дизайнер Кен Окуяма. Той е ръководил проектните работи на някои от най-впечатляващите моделите на Ferrari (като Enzo Ferrari и Ferrari P4/5) в средата на миналото десетилетие. Разработвал е също дизайна на последните влакове-стрели от семейството на Shinkansen - E6 и E7.

Cruise Train ще предлага седемзвезден комфорт. До него обаче ще могат да се докоснат малцина. Влакът ще приема на борда си едва до 34 пътници - елит, който ще бъде третиран царски по време на жп круиза.

Планирано е съставът да включва 10 вагона. Сред тях ще има вагон-ресторант, бар-салон, вагон-лоби и спални вагони с луксозни и делукс апартаменти. Всичките ще разполагат с големи прозорци, наблюдателни площадки и открити платформи, но два от вагоните ще са изцяло панорамни - със стъклени стени и покрив. Интериорът и обзавеждането ще е съчетание от западен и традиционен японски стил, дърво и текстил.

Ресторантът ще напомня на богоизбраните пътници за лукса в един от най-престижните квартали на Токио – Гинза. В бар-салона гостите на влака ще могат да се настанят в удобните въртящи се столове, докато се наслаждават на музикални изпълнения на живо. От своя страна спалните вагони ще са разделени на две двойни луксозни купета и един делукс мезонет. Първите ще разполагат с огромни по жп стандартите кресла-легла и всевъзможни екстри. На първия етаж от мезонета ще има кът за спане (за двама души), на площадката между двете нива - самостоятелен санитарен възел с вана, а на втория етаж - гостна с традиционно японско татами. На покрива на двуетажния апартамент ще бъде обособена и обзорна площадка

Уникалният интериор на вагон-ресторанта... .

... и на бар-салона

Мезонетът във влака

От JR East съобщават, че влакът ще е снабден с адаптивна система EDC, която ще му позволява да се движи както по електрифицирани участъци с различно напрежение, така и по стандартен железен път.

Стойността на проекта на Cruise Train се очаква да достигне 5 млрд.

йени (около 50 млн. долара). Предвид това, цените на билетите за него най-вероятно ще са доста солени. Колко точно ще са те предстои да разберем през идните три години до пускането му в експлоатация. Все още не е коментиран и маршрутът, по който ще вози елитните си пасажери. От жп оператора JR East заявяват само, че хората, предприели пътешествие с него, няма да съжаляват за парите си. Дизайнерът Окуяма пък изтъква, че перспективният круизен състав ще „позволява на пътниците да се наслаждават на потока на времето и пространството."

„Стандартното" луксозно купе

Последният почти изцяло стъклен панорамен вагон

Единственият близък японски аналог на бъдещия суперлуксозен „бутиков хотел на релси" е 7-звездната жп композиция Seven Stars in Kyushu („Седем звезди в Кюшу"). Тя влезе в експлоатация в края на юли т. г. и се състои от 7 вагона, разчетени за 28 пътници. Проектирана е от индустриалния дизайнер Ейджи Митока, който неведнъж е създавал визията на подобни жп композиции. С нея железопътната компания JR Kyushu обслужва два туристически маршрута на остров Кюшу - третият по големина (35 640 кв. км) и втори по население (над 14,7 млн. души) от японския архипелаг. Докато при нея е заложено на стилния ретро дизайн, Cruise Train е изключително модерен.

Ивайло ПАШОВ

Проектирането на луксозния състав Seven Stars in Kyushu излезе 3 милиарда йени (37,8 млн. долара)