



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдавия

№ 25 (5841) 24 июня 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

На Молдавской магистрали

Рабочий график выполняют в срок

Ответственное дело у старшего электромеханика КИПа Вячеслава Вирского и электромеханика Степана Рудый из Бэлцкой ШЧ-3 (на снимке). Работая на отдаленном Окницком участке, они отвечают за профилактику и ремонт всей находящейся здесь линейной аппаратуры связи, в том числе избирательной и ВЧ-связи, АТС.

Специалисты обладают профессионализмом, отличаются добросовестностью, а это способствует тому, что график технологического процесса по обслуживанию аппаратуры и устранению всех неполадок, возникающих во время эксплуатации, выполняется в срок и на хорошем качественном уровне. Обслуживаемый участок охватывает три направления, протянувшись от блок-поста 61-й км, Липкань до Вэлчинца, Софии.

Владимир СЕВЕРНЫЙ



Фото Юрия КОЗЛОВА

Работать на железнодорожном переезде в Басарабьяске непросто. И не только потому, что он, являясь единственным в южном поселке местом для пересечения автотранспортом железной дороги, характеризуется повышенной интенсивностью движения. Дополнительную сложность создают железобетонные плиты настила проезжей части прямо в горловине узловой станции. Тут сходятся в стальной пучке рельсовые пути, образуя девять основных и одно вспомогательное пересечение. Движение автотранспорта регулируется сепаратно, с использованием островков безопасности в зависимости от прохождения поездов и маневровой работы тремя полуавтоматическими и двумя механическими шлагбаумами. Увидишь ли что-нибудь подобное на других участках магистрали?



Фото Юрия КОЗЛОВА

Участок, требующий постоянной бдительности

Полагаясь на собственные силы

На станции Гиндешть стараются поддерживать в сохранности эксплуатируемые здания. Это исходит из понимания каждым работником необходимости использования доступных резервов экономии в трудное для дороги время.

Увеличение периодов между капитальными ремонтами ведет к сокращению затрат. Содержатся в порядке слу-

жебные помещения, вокруг разбиты цветочные клумбы, которые украшают территорию.

В ходе весеннего объезда заместитель генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей Томша, возглавлявший комиссию, поставил коллектив станции в пример другим. Инициативный ДС Валерий Тишко заверил в свою очередь: гиндештьские движеньцы готовы делать многое по обеспечению сохранности сооружений и дальше, не дожидаясь приезда строителей, если, конечно, будет оказана поддержка необходимыми материалами.

Штат станции укомплектован опытными специалистами, не допускающими нарушений требований безопасности движения. Четко выполняют распоряжения поездных диспетчеров по соблюдению графика движения на вверенном участке ДСП Валентина Бенковская, Жанна Бехер, Ион Карбуне, Светлана Поповски.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: ДСП с 20-летним стажем работы на транспорте Жанна Бехер.



Фото Юрия КОЗЛОВА

Удаляют поросль из-под проводов

В эту летнюю пору связисты и энергетики сталкиваются с необходимостью удаления кустарников и веток деревьев, грозящих замыканием проводов воздушных линий связи и электропередачи. Такая задача стоит, в частности, перед бригадой «летучки связи» из ШЧ-3, работающей на перегоне Ункитешть-Кобыльня матеуцкого направления.

Выполняется немалый объем работы, однако, по мнению старшего электромеханика Эдуарда Гроза, это не предел. Вырубку можно ускорить, если коллективу помогут в решении двух назревших

проблем: выделения дополнительно к применяемому топорам бензопилы и хотя бы частичном восполнении числа недостающих к штату работников.

В создании рабочего настроения немало зависит от бытовых условий. Есть где приготовить и принять пищу, помыться, отдохнуть после трудового дня. Тем не менее, нуждается в серьезном ремонте, а лучше всего — в замене старый бытовой вагон, где много щелей, протекает крыша. Если летом внутри еще терпимо, то зимой в нем находиться будет практически невозможно.

Влад ДОБРОВ

Приводятся в действие шлагбаумы со щитков и пульта управления, расположенного в помещении второго этажа служебного здания. Нам удалось побеседовать с дежурившей в свою смену Лилией Арман.

— Я пришла трудиться на магистраль по примеру отца и матери и раньше выполняла на узловой станции работу, связанную с роспуском поездов, — рассказала железнодорожница. — Однако после того, как маневровую «горку» по техническим причинам закрыли на длительный срок, пришлось перекалцироваться. Железнодорожный переезд — очень ответственный, требующий постоянной бдительности участок. Бывают в работе, конечно, временные затишья, но если начинается маневровый процесс или проходят поезда, то гляди, как говорится, в оба, потому что у шлагбаумов скапливается много автомобильного транспорта. Причем в любое время суток. Именно здесь пролегают, в частности, маршруты рейсовых автобусов в сторону Кишинева, Килии, Белгород-Днестровска, Одессы.

Вместе с Лилией Арман на переезде работают Наталья Кравченко, Акулина Монастырлы и Любовь Енаки, выполняющая также функции бригадира. В случае необходимости их подменяют монтеры пути Федор Морару и Эдуард Еремеев с околотка №3 ПЧ-3. Все отличаются собранностью, умением действовать в экстремальных ситуациях. И, конечно же, принципиальностью. Проезжающие водители — народ в основном дисциплинированный, понимающий важность строгого соблюдения требований безопасности движения, но встречаются и лихачи. Если что не так, дежурные записывают номера автомашин нарушителей для принятия мер дорожной полицией. Для них давно стало нормой соблюдать требования безопасности движения, как говорится, с обостренным шестым чувством. Это очень важно для предотвращения роковых столкновений поездов и автотранспорта, чреватых человеческими жертвами и большими материальными потерями.

Что не менее важно, благодаря поддержке со стороны местной дистанции пути на железнодорожном переезде созданы неплохие производственно-бытовые условия. Работницы обеспечены спецодеждой. В холодный период

года не подводит печка, нет проблем с выделением угля. Дорожные знаки, бетонные настилы, шлагбаумы — в нормальном состоянии. Крыша здания — добротная, оборудована водостоками. За функционированием переездной полуавтоматики следят специалисты местной дистанции сигнализации и связи. Есть прямая телефонная связь с диспетчером дистанции пути. Регулярные проверки осуществляют специалисты данного предприятия, делая соответствующие записи в журналах. В одном из журналов дежурные при сдаче смен друг другу фиксируют показания электросчетчика, борясь за экономное расходование дорогостоящей электроэнергии.

Стараясь вносить свою лепту в облагораживание рабочего места и подвижные стремления к красоте, работницы отвоевали у камышей рядом со зданием клочок земли и каждую весну высаживают цветы. Внутри помещения — вазоны с комнатными растениями, за которыми налажен заботливый уход. Ведется очистка бетонных настилов от грязи, мусора.

И еще одно. Нельзя обойти вниманием вопрос личной безопасности работниц переезда в темное время суток. Пост располагается в безлюдном месте, и, учитывая нынешнюю непростую криминогенную обстановку в республике, было бы разумным зарешетить двери и балкон здания. С целью защиты от возможного проникновения вовнутрь посторонних лиц. Такие решетки можно увидеть на некоторых основных переездах соседних железных дорог.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: дежурная переезда Наталья Кравченко.





Экономия в сочетании с гибкостью производства

Такие две главные составляющие преобладают в работе коллектива специализированного цеха по изготовлению сборных железобетонных конструкций Бендерского МП-1.

В практической деятельности подразделений нашей магистрали часто возникает необходимость в железобетонных конструкциях различных конфигураций. Обращаться в таких случаях к дорогостоящим услугам коммерческих структур вряд ли целесообразно, так как вполне доступно налаживание собственного мелкосерийного производства. В этом убеждает опыт мостопоезда №1, на центральной усадьбе которого возле села Варница функционирует специализированный цех, удовлетворяющий потребность в железобетонных изделиях не только своего предприятия, но и выполняющий заявки соседних участков.

Если говорить профессиональным языком, то это — полигон по производству железобетонных изделий, потому что если арматуру изготавливают в помещении, то технологические процессы формирования и твердения проходят под открытым небом. Во время недавнего комиссионного осмотра работы на обширной производственной площадке была в разгаре. Между РБУ и расставленными тут и там формами (одни из них лишь заполнялись, а в других бетон уже застывал) сновал козловой кран, перенося с места на место тяжести. Вот он остановился. Работник в оранжевом жилете, зацепив спущенными крюками готовую плиту перекрытия, взмахнул рукой: вира!

Знакомимся: бетонщик с многолетним трудовым стажем и высокой квалификацией Илья Раца. На вопрос о том, как идут дела, он рассказал, что главной особенностью специализированного цеха является гибкость производства, позволяющая оперативно переналаживать процесс на выпуск любого заказанного изделия. Так было, например, около двух с лишним лет назад, когда поступил эксклюзивный заказ на изготовление железобетонных конструкций для нового пешеходного моста через маневровую площадку узловой станции Басарабьска. Подобным раньше занимались исключительно крупные заводы, однако, несмотря на сложность задания, специалисты цеха не растерялись и, подготовившись, выполнили его в срок и на хорошем качественном уровне. Ныне, пока хватает запаса металла, цемента и инертных материалов в виде песка и щебня, для дистанций пути налажен выпуск шпал и полушпал, водопропускных лотков, квадратов для километровых столбиков, настилов железнодорожных переездов, колодезных колец, крышек и т.д.

Применяемый технологический процесс требует квалификации и соблюдения многих тонкостей. Железобетон — это материал, в котором соединяются в единое целое бетон, воспринимающий сжимающее напряжение, и металл, работающий, наоборот, на растяжение. И нужно находить ту золотую середину, чтобы они не противоречили при эксплуатации изделия друг другу, а создавали прочный композит. Все начинается с участка арматуры, где мы видели, с каким профессионализмом и усердием нарезал вместе со своим коллегой металлические стержни требуемой длины арматурщик Тагир Адгамов. Особые требования и к формам, которые должны быть настолько жесткими, чтобы в процессе формирования изделия прогиб днища и бортов позволял получать точные размеры. Это хорошо знают готовившие формы под загрузку бетонщики Раду Руссу, Дионис Стришка и Анатолий Мититика, а также Василий Гандаков. Еще один важный момент — каждое изделие, в зависимости от назначения, имеет характерную для него систему армирования, рецептуру бетона и технологию изготовления. Только так можно добиваться высокой степени надежности при дальнейшей эксплуата-

ции. Повышенные требования, в частности, к шпалам, испытывающим при движении поездов особые нагрузки.

Важнейшее технико-экономическое преимущество, которым пользуется коллектив цеха, состоит в том, что для последующей после формирования операции сушки изделий не нужны искусственные источники подогрева. Так как

нею, многие производственники все чаще задумываются об альтернативных природному газу и электроэнергии источниках подогрева. И если что сдерживает в какой-то степени, то лишь следующее обстоятельство. В естественных условиях при солнечной сушке можно получить, скажем, 70-процентную отпускную марочную прочность продукции в течение

мента, рецептурах жестких бетонных смесей, интенсивном уплотнении методом вибрации. Интересны разработки в области применения для сушки специальных гелиоколлекторов, способных концентрировать энергию солнца на создание высоких температур.

Может, когда-нибудь что-то подобное будет внедрено для ускорения оброчиваемости средств и в специализированном цехе МП-1. Однако коль речь пока не идет о серийном производстве, то вполне достаточно и той базы, которая имеется. Задача заключается в том, чтобы продолжать содержать ее при нынешних финансовых трудностях в нормальном техническом состоянии. Особенно РБУ, который эксплуатируется уже много лет подряд в агрессивной бетонной среде.

Опыт со всей наглядностью показывает, как важно на нашей дороге развивать подсобно-вспомогательную деятельность. Нужно лишь научиться добиваться



основное производство находится под открытым небом, их роль выполняет даровая солнечная энергия, которой, как говорится, с избытком в нашем южном крае. А это, конечно же, удешевляет себестоимость продукции, да и в естественных условиях лучше достигается благоприятная структурная прочность железобетона.

Следует заметить, что снижение энергетических затрат при выпуске сборных железобетонных изделий — довольно сложная проблема. Сталкиваясь с

8-10 суток, тогда как при пропарке или автоклавной обработке эта прочность достигается всего лишь за 11-16 часов. Второй недостаток работы под открытым небом — сезонность. Тем не менее, в последнее время в мировой практике наработано немало технологий, которые позволяют находить выход из положения. Он заключается, в частности, в применении бетонов, которые в естественных условиях приобретают 40-50-процентную марочную прочность буквально за сутки. Главный секрет — в особых марках це-

такой ее экономической эффективности, чтобы себестоимость продукции не выходила за рамки разумных затрат.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Арматурщик Тагир Адгамов.
2. Бетонщик Илья Раца.
3. Бетонщики Раду Руссу, Дионис Стришка и Анатолий Мититика.
4. Бетонщик Василий Гандаков.
5. Общий вид РБУ.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Участок, обслуживаемый околотком №4 Кишиневской ПЧ, является частью международного транспортного железнодорожного коридора. И уже по этой причине его значение в перевозках грузов и пассажиров переоценить трудно.

Осенью местным путейцам в деловом содружестве с ПМС-294 удалось охватить капитальным ремонтом главный путь длиной около километра по станции Гидигич. Тем не менее, проблема разрядки очагов кустовой гнилости

шпал пока остается открытой, осложняясь наблюдаемой в настоящее время острой нехваткой данного материала верхнего строения. Еще одна трудность — отсутствие достаточного количества монтеров пути. Однако те из работников, которые не поддались, даже в условиях относительно слабой мотивации, миграционным настроениям (это в основном проверенные делом и временем люди), поддерживают балльность на приемлемом уровне. Ныне она составляет 46 единиц при плане 50.

В числе лучших дорожных мастеров Федор Тудор назвал Андрея Кроча, Андрея Жалбэ, других, отметив также помощь, оказываемую руководством дис-

■ БУДНИ ПУТЕЙСКИЕ

Проверка делом

станции пути и участка №1, в составе которого гидигичские путейцы. При осуществлении объемных работ практикуется групповой метод, состоящий во временном объединении усилий нескольких околотков.

В значительной степени выручают систематический контроль за состоянием путей. На основе выявляемых неисправностей, если они, конечно, не требуют оперативного вмешательства, а также плано-предупредительных мероприятий, организовываются ремонты и содержание текущего характера.

Состояние пути контролируется как визуально, так и инструментально — по шаблону и уровням. Берутся во внимание результаты проходов дефектоскопных тележек, отражаемые в специальном журнале. Нежелательные сюрпризы можно ожидать при любой погоде, а в нынешнюю летнюю жару — тем более. Дело в том, что под воздействием повышенных температур окружающей

среды зазоры в рельсовых стыках подвержены сливанию, что угрожает выбросами пути. Путейцы околотка готовы к неожиданностям, противопоставляя стихии свой профессионализм.

На рабочее настроение в немалой степени влияют условия труда и быта. Монтеры пути обеспечены спецодеждой, своевременно проводятся инструктажи. В неплохом состоянии помещения, находящиеся в одном здании с товарной конторой станции Гидигич. Тут можно переодеться, принять пищу. Во время недавнего комиссионного осмотра положен конец разногласиям, возникшим между путейцами и движенцами по поводу отпления в зимний период.

Неплохо обстоят дела также на других околотках данного «плеча» — Стрэшенском, Пырлицком, Унцештском, других. Тем не менее, многие участки, несмотря на немалый объем выполненных работ, нуждаются в серьезном продолжении ремонта.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: хватает забот в эту летнюю пору у дорожного мастера Федора Тудора и старшего дорожного мастера участка №1 Геннадия Негоицэ.

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

ВЫБОР НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Нина Ивановна Базулина — старший электромеханик цеха ЛАЗ-АТС-местная сеть — трудится в Басарабьеской дистанции сигнализации и связи 35 лет. За эти годы она накопила богатый опыт, которым щедро делится с молодыми работниками, обучая их «секретам» профессии. Кроме накопленных знаний и навыков, Нина Ивановна передает молодым отношение к работе, прививает любовь к профессии железнодорожника. Большая ответственность и добросовестность Н.И.Базулиной при выполнении своих служебных обязанностей, ее высокий профессионализм и преданность избранному делу по заслугам оценены руководством ШЧ-2.

...Юная выпускница Киевского электромеханического техникума железнодорожного транспорта Ниночка приехала по распределению в 1980 году в Басарабьескую дистанцию сигнализации и связи. Здесь она начала не только свою трудовую, но и семейную жизнь. Именно здесь, в Басарабьеске, Нина встретила и полюбила Анатолия — также железнодорожника. А он, в свою очередь, не мог не проникнуться настоящими чувствами к очаровательной девушке и подающему большие надежды специалисту.

Начинала Ниночка в ШЧ-2 электромехаником КИПа связи. Через год, в 1981 году, была переведена электромехаником ЛАЗа.

Последние 16 лет Н.И.Базулина трудится старшим электромехаником цеха ЛАЗ-АТС-местная сеть Басарабьеской дистанции сигнализации и связи.

Удачно сложилась у Нины Ивановны и семейная жизнь. Вместе с Анатолием Дмитриевичем Базулиным они вырастили и воспитали двух прекрасных детей: сына Сергея и дочь Татьяну. После окончания Института международных отношений Молдовы сын получил специальность политолога. Дочь, после окончания этого же вуза, продолжает уче-

бу в Румынии для получения степени магистра.

Сын Сергей создал свою семью. Вместе с женой Ириной, которая работает электромонтером АТС в ШЧ-2, они подарили родителям внука Ярослава.

Более 20 лет проработал Анатолий Дмитриевич Базулин, к сожалению, ушедший в мир иной, механиком рефрижераторных секций в ВЧД-2. Железнодорожниками были и его родители, которых также нет в живых.

Отец Дмитрий Дмитриевич всю свою жизнь трудился строителем в НГЧ-2 и ВЧД-2; мама Мария Лазаревна работала нянечкой в железнодорожном детском саду. По примеру родителей Анатолий решил связать свою жизнь с железной дорогой, продолжил железнодорожную династию Базулиных.

А вот у Ниночки интерес к будущей профессии зародился еще в школьные годы, когда самыми увлекательными стали точные науки, когда вызвали восхищение специалисты в белых халатах в научных лабораториях, работу которых она наблюдала по телевизору. Незнание, необычное и таинственное привлекало девушку. И она настойчиво шла к своей мечте.

— Сегодня могу с полной уверенностью утверждать, — сказала, в частности, Н.И.Базулина, — что не ошиблась в выборе. Сделала его однажды и на всю жизнь. Очень рада, что мой выбор оказался правильным.

...Рассуждая о жизненном пути, Нина Ивановна высказала предположение, что, исходя из наблюдений, железнодорожную династию Базулиных, возможно, продолжит их внучка. Трехлетняя Ярослава во время игр отдает предпочтение проводам связи, приборам, технике. Связь поколений продолжается.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКЕ: старший электромеханик ШЧ-2 Нина Базулина за работой.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Несмотря на трудности

Трудно нынче с материалами верхнего строения пути, однако, невзирая на это, коллектив Вэлчинецкого околотка ПЧ-6 (дорожный мастер Николай Кучер) продолжает обеспечивать нормальную для безопасного движения поездов балльность на вверенном участке. В нынешнем году она находится в пределах 24-36 единиц при плане 100. Упор делается прежде всего на качественное проведение текущих ремонтов, включающих, в частности, рихтовку, борьбу с выплесками, оперативное выявление и устранение отклонений в содержании рельсов и шпал. Ведется также вырубка поросли, уничтожение бурьянов, подступающих к путям.

Лучшие показатели — в бригадах Эдуарда Павлова (Вэлчинец) и Александра Короля (Наславча). Однако в последнее время подтягивается в работе и бригада Аурела Сытника (Вережень).

У путейцев — неплохие бытовые условия, что видно, скажем, на примере здания в районе станции Вережень. После указания проверяющих в ходе одного из комиссионных осмотров здесь отремонтированы как следует раздевалка, комнаты сбора рабочих и приема пищи.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: в числе самых добросовестных работников околотка — монтер пути со стажем Олег Руньковский.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Владимир ДОБРЯНСКИЙ





ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения мастера цеха зеленых насаждений **НИКОЛАЕВА Николая Ивановича**.

*Желаем, чтобы в жизни много
счастья было,
Удача верным спутником была,
И чтоб всегда на жизненной дороге
Хватало ласкового солнца и тепла!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 40-летием механика рефрижераторного поезда **ПИМАНОВА Владимира**.

*Желаем Вам в работе вдохновенья,
В кругу семьи — тепла и доброты,
Среди друзей — любви и уваженья,
А в жизни — сбывшейся мечты!*

Администрация и профсоюзный комитет локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **БОЦОК Анатолия Ивановича** — инженера, **БАЧИНСКОГО Романа Федоровича** — машиниста тепловоза.

*Пусть будет меньше дней ненастья,
Тревог, обид, болезней, бед.
Здоровья, радости и счастья
Желаем вам на много лет!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо №3 Бэлць поздравляют с днем рождения **ПОПОВИЧА Андрея Евгеньевича** — слесаря РПС, **КРЫЖАНОВСКУЮ Екатерину Николаевну** — инженера-технолога 1-й категории, **ГЛАВАНА Ивана Ивановича** — слесаря РПС, **ШКОЛЬНИКА Георгия** — слесаря РПС, **ЧИБОТАРУ Николая Евгеньевича** — слесаря РПС, **ЦЫБЫРНЫ Юлию Витальевну** — распределителя работ, **ЗАХАРОВА Давида Дементиевича** — плотника, **ЗАЯЦА Дмитрия Николаевича** — кочегара.

*С днем рожденья поздравляем,
Здоровья, счастья вам желаем,
Успехов в творческом труде,
Любви и радости в семье!*

* * *

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения и профком сердечно поздравляют с днем рождения **ДАНИЛЮК Татьяну Александровну** — электромонтера по эксплуатации электросчетчиков ЭЧС-Бендеры, **ЛУНГУЛ Анатолия Гавриловича** — энергодиспетчера-ревизора ЭЧЦ, **БРЯБИНА Иона Тудор** — энергодиспетчера-ревизора ЭЧЦ, **ТОДОРОВА Николая Дмитриевича** — электромеханика РРЦ.

*Желаем света и добра,
Друзей хороших и тепла,
Жить долго, весело и смело,
Чтоб никогда не надоело,
Смеяться, верить и любить,
А главное — счастливым быть!*

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

А была ли, птичка?

Знаете ли вы, что птичка, которая должна вылететь из фотоаппарата во время съемки, действительно существовала?

Это сейчас малыши напрасно ждут появления неведомого пернатого из объектива, привлеченные неизменными словами: «А сейчас вылетит птичка!». Причем фотографии в большинстве своем и не ведают, была ли когда-то эта самая птичка в наличии. Оказывается, была!

В начале XX века, когда фотоаппараты, фотографии и фотоателье уже стали широко распространены, а в доме стало модным иметь фотографии, сам процесс получения карточки был далек от совершенства. Во время съемки надо было на некоторое время замереть, иначе фотография не получалась. Если взрослые послушно принимали нужную позу на несколько секунд, то детям неподвижность давалась во все времена гораздо труднее. Особенно, если фото групповое.

Так вот, в 20-х годах прошлого века находчивые фотографы привлекали внимание детей латунной птичкой, поставленной около объектива.



Не желаете ли примерить парик?

А знаете ли вы, что парики, как украшение для головы, человечество использует с глубокой древности?

Чтобы быть схожим с сильным быком или же с быстрым орлом, наши далекие предки сдирали с пойманной добычи часть шкуры или кожи и смолой крепили себе на голову. Такое украшение было символом положения в первобытном обществе. Со временем «звериные» парики из моды вышли. Еще одна функция парика — скрыть недостатки собственной шевелюры. Вот Юлий Цезарь был лысоват. Но прятал плешивость, нет, не париком — в Риме парики были не в ходу, а венком.

А в Средние века зачастую в знак покорности богам, волосы приносились в жертву богам. А взамен одевался парик. Или вот вельможи. Как король будет смотреться в шапке? Несolidно. А в парике? Другое дело! А в мороз надевались два-три парика.

Вам требуется зубной протез!

А знаете ли вы, что раньше зубные протезы делались из... зубов? Дело в том, что зубы не способны к самовосстановлению, и заменить их при невысоком развитии технологии было достаточно проблематично.

Историки приводят свидетельства того, что в Египте еще пять тысяч лет назад был найден простой способ замены собственного зуба. Богачу вставляли зуб, взятый у другого человека: обычно у раба или бедняка. Фараоны же вставляли имплантаты, выполненные из слоновой кости. Крепились вставные зубы к собственным золотыми проволочками.

В других странах в древности зубные протезы делали из панциря морс-

ких мидий, из звериных зубов, из кварца и аметиста.

В Европе же пошли простым путем. За армией во время войны следовали лекари, извлекавшие зубы из погибших в боях. Так, например, после знаменитого сражения под Ватерлоо появилось выражение «зубы Ватерлоо»: в том сражении погибло 50 000 молодых солдат. На многие годы вперед дантисты запаслись протезами.

А вот еще один интересный факт, касающийся зубных протезов: в Англии в Средние века считалось хорошим тоном со стороны родителей новобранцам подарить зубные протезы. Впрямь.

Скрепка и ее «родитель»

А знаете ли вы, что такое простое приспособление, как канцелярская скрепка, было изобретено относительно недавно — в 1899 году? А «родителем» незаменимого держателя листов бумаги стал норвежец Юхан Волер, математик и изобретатель.

По воспоминаниям современников, скрепку придумал он мимоходом. Дело в том, что однажды он сильно влез в долги. Оглядевшись, заметил кусок стальной проволоки, с которой и решил поэкспериментировать. Скрутил ее — и получил патент сразу на несколько вариантов скрепок. Эта первая скрепка была треугольной. Патент принес Юхану достаточно денег, чтобы расплатиться с долгами.

Уже в 1900 году скрепки стали выпускать в США, а британская фирма Gem Manufacturing придала треугольной скрепке Волера вид классического двойного овала. А вот еще один интересный факт, связанный со скрепкой: в Норвегии помнят о скрепке и ее изобретателе — в Осло стоит памятник в виде гигантской скрепки. Кому? Конечно же — Юхану Волеру.



В минуту досуга

В армии дают вне очереди	Дерево - символ Японии						
Невольники	747-й самолет	Хулиганская отмена уроков	Жена жеребца	Книга "... автомобильных дорог"			
		Сумка челнока					
Пьеса "... Турбины"			Лучший номер отеля	Статус овечки Долли			
		Волки сыты и ... целы	... Бродский				
Сто соток земли	Героиня "Чайки" ... Заречная		Им слесарь металл рубит	Изъятие писем из ящика			
		Что подтягивают колки?	Призыв, может быть "вечным"				
	В чьей книге действует Гаврош?	Истина, правда, аксиома					
			Буксировочный ...	"Щекочущее" раздражение кожи			
	Кисло-молочный продукт						
	Богатырское войско	Изречение краткое и мудрое	Оружие Амура				
			Их скрывает зрелая женщина				

20 июня 2015 года на 64-м году жизни скоропостижно, от сердечного приступа, скончался

ЯНДОВСКИЙ Сергей Матвеевич



Яндовский Сергей Матвеевич работал оператором-наладчиком копировально-множительной техники в Дорпроекте, был заместителем председателя профкома Управления дороги.

Друзья и коллеги глубоко скорбят о потере товарища и выражают искренние соболезнования родным и близким покойного.

Пусть земля ему будет пухом.