

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 26 (5842) 1 июля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

Текущее положение дел на Молдавской магистрали и задачи структурных подразделений на ближайшую неделю в понедельник, 29 июня 2015 года, были обсуждены на очередном Дне контроля. Генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Владимир ЧЕБОТАРЬ предоставил слово руководителям ведущих служб дороги, которые непосредственно связаны с обеспечением безопасности движения, перевозочного процесса, охраны здоровья и безопасности труда.

В обеспечении безопасности движения есть вопросы, касающиеся локомотивной службы. Предстоит в них оперативно разобраться. В прошедшие выходные произошло транспортное происшествие на переезде — случай наезда на автомобиль. Жертв удалось избежать. Большой объем работ на этой неделе запланирован у путейцев — капитальный ремонт

на участке Яргара—Прут. Следующий на очереди участок — Чимишлия—Злоць. Нарастивает объем работ завод по изготовлению железобетонных шпал в Бэлць. На сегодняшний день здесь произведено 7600 шпал. Старт путевым работам взят неплохой. При таком темпе есть уверенность в том, что путейцы дороги смогут надежно подготовить путь к предстоящей зиме.

Импортно-экспортные перевозки идут на дороге в плановом порядке. Есть надежда на увеличение транзита. Инфраструктура магистрали готовится к перевозкам зерновых. Генеральный директор, анализируя на Дне контроля выступления начальников служб, дал задание сократить время движения пассажирских поездов за счет увеличения их скорости. План погрузки не дотягивает

до нормы. Одна из причин: на сахар упали цены и экономические агенты заняли выжидательную позицию. А выгрузка на дороге в более выгодном положении. Хорошо идут уголь, строительные грузы. В целом ситуация на дороге продолжает оставаться сложной. Дефицит бюджета отрицательно сказывается на ходе выполнения текущих производственных заданий и своевременной выплате заработной платы. Такова реальность, с которой должен считаться весь коллектив Молдавской магистрали и прикладывать свои усилия для стабилизации финансово-экономического положения CFM.

Ирина КРАЕВСКАЯ

На Молдавской магистрали



Пассажиры привлекают комфорт

Пассажирские перевозки на железной дороге будут рентабельными лишь в том случае, если ими удастся охватывать как можно большее число людей.

Это хорошо понимают бригады проводников ДОПа, обслуживающие поезда дальнего следования. Их усилия направлены на создание надлежащего комфорта тем, кто едет в вагонах, что обеспечивается надлежащим исполнением функциональных обязанностей.

Вежливостью и внимательностью к пассажирам, содержанием вагонов в чистоте и порядке отличаются, в частности, проводники Мария Якусева и Елена Стегарь (на снимке), управляющиеся со столичного вокзала в рейсы на поездах Московского направления. Первая пришла в ДОП 23 года назад по примеру тети, ко-



торая тоже была проводником, а вторая здесь с 1994 года после окончания училища имени Федько.

Влад ДОБРОВ

Фото Юрия КОЗЛОВА

У станции София новый клиент

Речь идет о коммерческой фирме «Orom-Imexro», специализирующейся на заготовке продукции растениеводства в прилегающем сельскохозяйственном регионе. Создав рядом со станцией мощную материально-техническую базу, в период с 25 декабря минувшего года по нынешний июнь она отправила железной дорогой в порт Рени первые 40 вагонов с зерновыми. Комментируя такой почин, ДС Галина Стрателюк отметила в беседе, что экономический агент обосновался здесь надолго, а значит деловое сотрудничество с ним будет только крепнуть. Важно лишь, чтобы погода позволила вырастить этим летом хорошие урожаи пшеницы и подсолнечника. Что касается железнодорожников, то они готовы предоставлять своевременно и в нужном количестве подвижной состав под погрузку, грамотно оформлять документацию, взвешивая, разумеется, за оказываемые услуги соответствующие сборы с учетом действующих на нашей магистрали тарифов.

дукции, но его деятельность потеряла смысл после постепенной ликвидации колхозов и крупного товарного сельскохозяйственного производства. Последний вагон с фруктами в адрес потребителей был отправлен в 1999 году.

Наряду с организацией грузовой работы в новых условиях, не менее важной задачей для работников станции остается обеспечение на обслуживаемом участке пропуска поездов в соответствии с графиком движения. Недавний комиссионный осмотр показал, что они готовы к летним перевозкам грузов и пассажиров. Грамотно, со знанием должностных инструкций и обстановки на участке отвечала на вопросы проверяющих ДСП с 34-летним трудовым стажем на транспорте Мария Лукиян — выпускница Елецкого железнодорожного училища. Из дежурных за пультом можно отметить также ДСП Александра Проку. Даже в условиях нехватки новых железобетонных шпал содержат в нормальном для безопасного следования поездов состоянии путь специалисты местного путейского околотка, входящего в состав Окницкой ПЧ.

Во многих добрых начинаниях видна организующая роль начальника станции Галины Стрателюк, отдавшей движению почти 35 лет своей жизни. Это опытный, болеющий за дело руководитель.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Вагоны уходят в путь исправными

обратным маршрутом, делают обязательную остановку на станции Кэушень.

Ее технологическое значение заключается в том, что здесь осуществляют прием-передачу вагонов и груза.

Наряду с коммерсантами, движущими, воровцами и таможенниками, важным делом заняты также работники местного ПКТО. Они проверяют техническое состояние ходовой части вагонов и кузовов, ставя заслон возможному браку. Более десяти лет находятся на ответственном участке, добросовестно исполняя свои служебные обязанности, осмотрщики вагонов Иван Секриер и Петр Чернат (на снимке).

Владимир ОСТАПЕНКО



Фото Юрия КОЗЛОВА

ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА, следуя с украинской станции Кучурган в сторону Басарабаски, Рени, Джурджулешть или

Коммерческая фирма возвела на приобретенной территории несколько силосов большой вместимости для подготовки к экспорту и предотгрузочного хранения зерна. Приватизирован и отремонтирован в соответствии с требованиями безопасности движения подъездной железнодорожный путь, на который заезжает маневровый тепловоз из Бэлць. Под погрузку могут подаваться одновременно до девяти зерновозов.

Следует заметить, что грузовая работа в Софии уже велась. Раньше с местной станцией сотрудничал экономический агент в лице одного из предприятий по заготовке плодово-овощной про-

Фото Юрия КОЗЛОВА



Из таких емкостей грузит зерно в вагоны коммерческая фирма «Orom-Imexro»



ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ:

Лишь доставляя грузы и пассажиров в пункты назначения без задержек в пути следования и в нужных объемах, можно конкурировать на равных с другими участниками рынка транспортных услуг и, соответственно, получать хорошую прибыль. Таково требование рыночной экономики, подчеркивающее для молдавских железнодорожников важность строгого соблюдения графика движения поездов, базирующегося на пропускной и провозной способности эксплуатируемых линий.

Наш рассказ — о работе диспетчерского аппарата службы движения ГП «Железная дорога Молдовы», осуществляющего оперативное руководство сложным организационно-технологическим процессом.

В работе диспетчерского аппарата и всех остальных участников перевозочного процесса график движения рассматривают как нормативный и исполненный. В первом случае он выступает в качестве ориентира, то есть того, чего нужно придерживаться, а во втором — в виде уже исполненного. Если бы условия для транспортировки грузов и пассажиров складывались идеально, то мы наблюдали бы совпадение двух составляющих. Однако в практической деятельности, осложненной многими трудностями технического и финансового характера, не всегда предсказуемыми обстоятельствами, все далеко не так. И это привносит дополнительное напряжение, часто требует неординарных подходов в поисках выхода из создавшихся нештатных ситуаций. **Небольшой коллектив под руководством старшего дорожного диспетчера Мирона Кочурки, размещающийся в нескольких служебных помещениях третьего этажа главного административного корпуса магистрали по улице Влайку Пыркълаб в Кишиневе, привык реагировать на любые вызовы грамотно, с учетом конкретной обстановки.**

— У нас подобрались ответственные, знающие свое дело специалисты, а это способствует оперативному анализу поездного положения, быстрому принятию эффективных решений по всем возникающим вопросам и контролю правильности их исполнения, — рассказал Мирон Михайлович. — Обеспечивается качественное суточное и сменное оперативное планирование эксплуатационной работы, составляются и доводятся диспетчерским участкам, железнодорожным узлам сменные графики и текущие планы.

А непосредственно разработкой занимается ведущий инженер-технолог диспетчерского аппарата Иван Кириленко. Выпускник Бэлцкого технического колледжа, он трудится на отечественном железнодорожном транспорте почти одиннадцать лет, хорошо проявил себя во время работы в пассажирской службе, техническом отделе службы движе-



том, чтобы простой местных вагонов на промежуточных станциях был наименьшим. Берутся во внимание основные элементы графика — перегонное время хода, станционные интервалы (включая скрещения или попутное следование), нормы стоянки на станции, время нахождения магистральных тепловозов на станциях основного и оборотного локомотивного депо и т.д. Элементы влияют на безопасность движения, пропускную способность, участковую скорость, оборот подвижного состава, то есть на основные показатели эксплуатационной деятельности. В разработанном таким способом график, ти-

графика аналогична сетке планового графика. Исполненный график служит для контроля поездного положения на участке, своевременного принятия регулирующих мер и последующего анализа работы участка. На нем указываются, в частности, номера поездов и поездных локомотивов, фамилии машинистов, вес и условная длина поездов, составы, требующие особых условий пропуска. На мониторах ДНЦ можно увидеть в режиме реального времени натурный лист поезда, местонахождение вагонов, род груза, наличие вагонов на станциях, работу с поездом (формирование-расформирование, отцепка-приемка вагонов), подход груза к станции, работу грузового вагона, фиксируется время отправления, прибытия и следования поездов по станциям участка и т.д.

График предусматривает определенную скорость поездов, четкое функционирование тяги. Однако выдерживать эти параметры не так-то просто из-за плохого состояния путевого хозяйства, почти двойного пепепробега морально и физически устаревших тепловозов, приводящего к порчам в пути следования. Машинистами не всегда соблюдаются режимные карты вождения. Данная проблема поднималась на организованных в апреле разборах графика движения с участием представителей всех основных подразделений железнодорожных узлов. Ее коренное решение возможно с повышением исполнительской дисциплины на местах, улучшением финансового положения дороги, выделением средств на модернизацию, обновление путевого хозяйства и парка локомотивов. А пока сложные ситуации продолжают «разруливать» ДНЦ, на по-



Старший дорожный диспетчер М.Кочурка с дорожным диспетчером И.Гросу за работой



Поездной диспетчер Шолтояну Руслан



Ведущий инженер-технолог Иван Кириленко



На дежурстве — поездной диспетчер Синицару Оксана

В числе лучших руководитель назвал старшего смены дорожного диспетчера (ДПП) Ивана Гросу, поездных диспетчеров (ДНЦ) Руслана Шолтояну, Оксану Синицару, супругов Эдуарда и Ирину Бобов, других.

Но вернемся к графику движения. Его разработка в нормативном варианте, который должен гармонично вписываться в графики движения соседних железных дорог, выполняется прежде всего с учетом международных договоров, открывающих транспортные коридоры. Он утверждается генеральным директором магистрали с привлечением прямо влияющих на перевозочный процесс служб.

ния, а в штате диспетчерского аппарата — уже третий год.

— Нормативный график движения составляется раз в год, — поделился специалист особенностями технологии. — На листе ватмана прокладывают сначала линии хода международных пассажирских поездов, для которых обусловлено строгое технологическое время на «стыках», затем — ускоренных грузовых, отправительских и ступенчатых маршрутов постоянного обращения и, наконец, всех остальных поездов. Поезда, предназначенные для выполнения местной работы, например, сборные — по заранее составленной схеме с таким расче-

ражируемый впоследствии машинным способом в Киеве, можно вносить два раза в год корректировки, что обычно имеет место при переходе на летние и зимние перевозки.

На вопрос о том, как строятся отношения на «стыках» с коллегами соседних украинских Юго-Западной, Одесской и Львовской железных дорог, а также румынских CFR «Marfă» и CFR «Călători» при изменчивости грузопотока, Иван Анатольевич ответил: обязательно ведутся дополнительные взаимные согласования. Это обычная оперативная практика с наработанными давно деловыми связями.

Что касается поездных диспетчеров, объединенных в четырех дежурящих по очереди сменах, то каждый из них отвечает за выполнение графика движения и заданного сменного плана на конкретном участке (таких участков, называемых диспетчерскими кругами, три — Бэлцкий, Кишиневский и Басарабский). Во время дежурств в 12-часовом режиме они наделены правом единоличного руководства движением поездов в пределах доверенного участка, где им оперативны подчинены все работники, участвующие в поездной работе (ДСП станции, специалисты СЦБ и связи, энергетики и т.д.). В помещении каждого поездного диспетчера на стене висит главный руководящий документ — нормативный график движения, с которым ведется постоянная сверка, а вот реальные данные о движении поездов, а также все нарушения нормальной работы на участке уже находят отражение на исполненном графике движения. Поездной диспетчер составляет его по мере движения поездов вручную на бумажном листе. Координационная сетка такого

мощь которым приходят старший диспетчер и его помощники в лице дорожных диспетчеров.

Типичный пример: на перегоне останавливается поезд из-за возникшей внезапно неисправности тепловоза. Чтобы избежать транспортного происшествия и выполнить график движения на участке, сразу же принимается решение о порядке действий, организации вывода поезда с перегона. Это в сочетании с другими действиями по обеспечению выполнения графика движения требует не только умения, решительности, быстрого реагирования, но и выдерживания определенной психологической нагрузки. Не каждый желающий работать поездным диспетчером обладает такими качествами, а потому кандидаты на ответственную должность всегда проходят жесткий отбор: обязательное высшее образование, полученное в железнодорожных вузах, практическая работа в качестве ДСП, опыт, знание конкретной обстановки. Добавим к этому необходимость быстрой реакции, способность мысленно воссоздать сложившуюся ситуацию, хорошую моторную память, аналитическое мышление, острый слух, четкую дикцию, умение прогнозировать. Не меньше значат психологическая уравновешенность, эмоциональная устойчивость, внутренняя собранность, организованность, усидчивость, находчивость, выносливость.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Дело всей жизни

Среди специалистов Басарабьской дистанции сигнализации и связи, которые содержат в должном функциональном состоянии устройства СЦБ и связи, самоотверженный труд которых был отмечен на разборе в ВЧД-2 в ходе нынешнего весеннего комиссионного осмотра Молдавской магистрали, по праву числится и электромеханик местной сети Валерий Дмитриевич Гецелар. Как и все работники дистанции, он проникся пониманием нынешнего финансового положения СФМ и делает все возможное для хорошей работы устройств связи.



Фото Юрия КОЗЛОВА

Так было угодно судьбе, что видный парень из Басарабьски Валерий Гецелар встретил 38 лет тому назад на одной из улиц Одессы девушку своей мечты. Обаятельная украинка Леся-Оксана привлекла к себе внимание болгарина Валерия на всю оставшуюся жизнь. Через год они поженились. И остались бы жить в Украине, где Валерий нашел не только свою судьбу, но и дело по душе — работал электромонтером в районном узле связи, — если бы не семейные об-

стоятельства. Молодая семья переезжает в Басарабьску.

В 1980 году Валерий Гецелар поступает на работу в ШЧ-2 электромонтером местной сети. Он был закреплен за опытным специалистом, ветераном Великой Отечественной войны Г.И.Солдатовым, который передал новичку все свои знания и опыт работы. Через 5 лет Валерий стал работать электромехаником местной сети. И вот теперь, проработав уже 35 лет в Басарабьской дистанции сигнализации и связи, Валерий Дмитриевич Гецелар щедро передает свои знания и опыт молодым работникам.

Леся-Оксана Павловна, супруга Валерия Дмитриевича, в свое время закончившая Львовский лесотехнический институт, почти 20 лет проработала на Молдавской магистрали.

Вместе супруги Гецелар вырастили и воспитали трех прекрасных сыновей. Средний из них — Павел — пошел по стопам родителей и стал железнодорожником. Почти 10 лет он трудится газосварщиком в ВЧД-2. До этого работал монтером пути в ПЧ-3. В этом году Павлу исполнилось 35 лет. Лишь на год старше брат Василий. На 2 года младше — брат Дмитрий.

Из всех трех сыновей супругов Гецелар лишь старший, Василий, женат. Поскольку пока детей у него нет — родители в ожидании внуков.

Нынешний год принес семье Гецелар и юбилейные даты: 60-летие со дня рождения Валерия Дмитриевича — в марте; 35-летие со дня рождения среднего сына Павла — в феврале; 35 лет трудового стажа В.Д.Гецелар в ШЧ-2.

...К слову о семье Гецелар из трех сыновей, вспомнилась сказка классика молдавской литературы Иона Крянгэ «Соасра си trei purori» («Свекровь с тремя невестками»). Исходя из теплых рассказов мужа и сыновей Леси-Оксаны Павловны о доброте душевной жены и матери, жестокая участь свекрови, постигшая героиню Иона Крянгэ, ей не грозит. Напротив — она убеждена: к трем сыновьям прибавятся еще три... дочери, о которых она так мечтала.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКЕ: электромеханик местной сети ШЧ-2 Валерий Гецелар.



У хороших хозяев всегда порядок

— Мне нравится, когда вокруг чисто и красиво, — говорит она.

Станция является важным пунктом пропуска поездов на направлении Басарабьска—Етулия—Рени. Здесь несет дежурства за пультом коллектив опытных движенцев, возглавляемый ДС Еленой Поповой.

Рядом неплохо содержится, благодаря стараниям техника-распределителя Марии Замфиновой, помещение путевого околотка №7 ПЧ-3.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: станционный работник Надежда Мамот.

ПРИЯТНО УДИВЛЯЕТ в эту летнюю пору эстетичный вид территории южной станции Тараклия. Если раньше здесь было приволье бурьянам, то теперь под окнами здания поста электрической централизации благоухают на клумбах цветы. Поддерживается порядок в служебных помещениях. И это заслуга, в первую очередь, станционной работницы Надежды Мамот — железнодорожницы добросовестной, трудолюбивой.

Эксплуатируемые на станциях здания и сооружения будут служить долго лишь в том случае, если поддерживать в нормальном состоянии крыши, окна, двери, фасады, водосточные системы. И без ремонтов, хотя бы мелких, текущих, тут, понятное дело, не обойтись. Однако даже на небольшие по объемам и затратам работы нужны деньги, которых ныне в дорожном бюджете катастрофически не хватает. Именно по этой причине, например, на южном участке магистрали значительная часть высказанных еще в ходе осеннего комиссионного осмотра замечаний по поводу содержания станционных зданий так и осталась, к сожалению, невыполненной.

■ ПОНИМАЯ СИТУАЦИЮ

Исходя из возможностей



Острая нехватка средств и строительных материалов ставит работающих здесь специалистов СМП-740 в затруднительное положение и теперь. Тем не менее, коллектив не опускает руки, стараясь задействовать любой доступный резерв. Выполняется ряд ремонт-

и безопасности труда. Как результат, строителям предстоит привести в порядок канализационные системы в здании ВОХРа по Етулии, на посту электрической централизации станции Кахул. Предложено техническое решение по удешевлению работ. Если совершенствование и очистка канализации на вышеуказанных объектах позволят улучшить бытовые условия, касающиеся, в частности, помывки рабочих, то, например, замена прогнивших досок в полах двух тамбуров служебного вагончика на станции Колибаш устранит источник возможного травматизма.

А вообще стоит задача — с минимальными затратами сохранить



здания от разрушения до наступления благоприятного финансирования. Многие в ее решении зависят не только от строителей, но и движенцев, от того, как они берегут вверенное имущество. В этом отношении показателен пример коллектива станции Комрат. Капитальный ремонт эксплуатируемого здесь служебного здания проводился более двенадцати лет назад, но оно, как снаружи, так и внутри, продолжает выглядеть словно новое. Вспоминаются слова ДС Петра Кочу:

— Верно говорят в народе: чистота и порядок не там, где убирают, а там, где не сорят!

Владимир ОСТАПЕНКО

Фото Юрия КОЗЛОВА



НА СНИМКАХ: 1. На ремонте отмостков поста ЭЦ станции Чадыр-Лунга. 2. У плотника Валерия Бордана — пятнадцатилетний стаж работы в СМП-740. 3. Бережно относятся к поддержанию в сохранности своего служебного здания работники станции Комрат.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьесской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения и.о. заместителя начальника дистанции **МИКЛЕУШАНУ Ивана Николаевича**.

*Пусть каждый день несет Вам радость,
Успех в труде, уют в семье,
Пусть позже всех приходит старость,
Живите долго на земле!
Желаем искренне, сердечно
Не знать волнений и помех,
Чтобы сопутствовали вечно
Здоровье, счастье и успех!*

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ: **КИОРЕСКУ Тудора, МАРЦЕНЮКА Валерия Ефимовича, РАЙЛЯНА Михаила Георгиевича, СИМАКА Вячеслава Алексеевича, СТЕПАНЕНКО Илью Алексеевича**.

*Желаем солнечного света,
Гостей за праздничным столом,
Пусть будет ваша жизнь согрета
Любовью, радостью, теплом!*

Коллектив и администрация Басарабьесской дистанции электроснабжения поздравляет с 45-летием **ЖЕЛЕЗОГЛО Виктора Петровича**.

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

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с днем рождения: **БОТНАРЕВСКУЮ Родик Викторовну, ДИЛЕУ Владимира Михайловича, ДОРОГАН Виктора Юрьевича, ЖЕКУ Татьяну Илларионовну, КУКУРУЗЯК Александру Георгиевну, КУКУРУЗЯК Анатолия Петровича, ЛАЗЬКО Оксану Владимировну, МИР Любовь Анатольевну, ОДОБЕСКУ Иона, ОСТАЧ Сергея Александровича, СКРИПКАРУ Александр Владимировну, СОКОЛОВУ Ирину Петровну, ТОМОЗЕЙ Сильвию Анатольевну, ТРЕТЬЯКОВА Александра Анатольевича, ТРИФАНА Сергея Николаевича, ТУРЛАКА Евгения Федоровича, ФУСА Еуджениу Алексеевну, ХОНДОЖКО Якова Владимировича, ЦУРКАНА Дмитрия, ЯСИНСКИ Тудора Викторовича**.

*Пусть судьба оберегает,
Если трудно — помогает,
Бережет от зла, напастей,
Дарит солнце, свет и счастье!*

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ЧОРИЧ Николая Ивановича — бригадира**.

*Бывает много дней рожденья,
Но... наступает ЮБИЛЕЙ.
Пусть он не будет огорченьем —
Живите просто веселей!*

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения и профком сердечно поздравляют с днем рождения: **МОЧАЛОВУ Надежду Ивановну** — электромонтера по эксплуатации электросчетчиков ЭЧС Кишинэу, **ЧОРА Владимира Васильевича** — электромонтера ЭЧС Кишинэу, **ДРУЦА Алексей Дарие** — тракториста РММ.

*Желаем в доме теплоты,
В делах — преуспевания,
Большого счастья, долгих лет,
И море обожания!*

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

Газировка и ее создатель

А знаете ли вы, что газированным напиткам уже около 200 лет? Секрет напитка открыл британский химик Джозеф Пристли.

На местной пивоварне Пристли задался вопросом: из чего состоят пузырьки, которые выделяются при брожении? Он предположил, что газ этот должен хорошо растворяться в воде и установил емкости с этой самой водой над готовящимся пивом. Вода «зарядилась» и ученый установил, что в пузырьках находится углекислый газ. Джозеф попробовал на вкус раствор диоксида углерода. Вкус нашел приятным и в 1767 году изобрел первую в мире бутылку газированной воды.

Интересный факт: многие заслуги Джозефа Пристли заслуживают уважения, но во французскую Академию Наук его приняли именно за открытие газировки, в 1772 году. За это же открытие в 1773 году ученому вручили медаль Королевского Общества.

Между прочим, промышленное производство газированного напитка начал в 1783 году Якоб Швепп. Да-да, тот самый, создатель Schweppes.

Ядовитые ягоды

А знаете ли вы, что в Европе помидоры долгое время считались ядовитыми? Испанцы и португальцы завезли томат из Америки в Старый Свет еще в XVI веке.

Это растение с красивыми резными листьями и яркими плодами стали использовать в декоративных целях. Быть может, причина недоверия в том, что на исторической родине — там, где современная Мексика, — аборигены их считали несъедобными. Или из-за ядовитого родственника — паслена. Кстати, великий Карл Линней отчего-то назвал помидоры волчьими персиками.

Растение распространилось по странам Европы. Его выращивали на окнах в горшках, возделывали в оранжереях, высаживали вдоль аллей. Садоводы, отважившиеся отведать плоды томатов, утверждали, что те вызывают тошноту. Исключения составили испанцы. Остались свидетельства, что в Испании совершенно без вреда для себя эти сочные ягоды употребляли уже в начале семнадцатого века.

Интересный факт: общеизвестно, что слово «помидор» происходит от итальянского *romo d'oro* — золотое яблоко. Какое же золотое, оно же красное! Дело в том, что в Италии тогда были распространены сорта с желтым цветом плодов — «золотые».

Тележка, изменившая мир

А знаете ли вы, что тележку для покупок, так облегчающую шопинг, изобрел в 1936 году владелец продовольственного магазина Piggly-Wiggly Сильван Голдман?

В Piggly-Wiggly как только сотрудники замечали, что корзина у покупателя заполнена, сразу же заменяли ее пустой. Но надо было найти более эффективное решение.

Согласно самой распространенной версии, однажды Голдман увидел, как покупательница поставила тяжелую сумку на машинку, которую катил на веревочке ее сын. Эврика!

Через год Сильван Голдман представил новинку покупателям. В субботний день рядом с корзинами расположились новинки на колесиках. Изобретение поначалу привлекло только пожилых людей. Молодые люди опасались выглядеть смешно с тележками. Но пятеро тайно нанятых добровольцев рассеяли сомнения. Три женщины и двое мужчин целый день разъезжали по магазину с нагруженными товарами тележками.

Еще один любопытный факт: позже Голдман основал компанию, наладив-



шую выпуск тележек с детскими сиденьями. Все супермаркеты оценили нововведение. В 1940-м газета Saturday Evening Post напечатала большую статью о Голдмане, назвав изобретение «магазинная тележка, изменившая мир».

Магия не против налогов

А знаете ли вы, что в Румынии магия и колдовство внесены в официальный реестр профессий? К магии на родине графа Дракулы всегда относились серьезно.

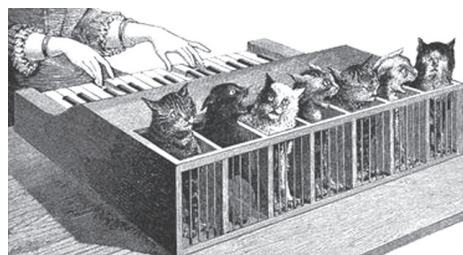
Чаушеску очень боялся злых чар, так что до падения социализма румынские ведьмы были вне закона. А сейчас к их услугам прибегают даже на президентских выборах — в одежде одного из кандидатов на пост президента присутствовал фиолетовый цвет, отгоняющий дурное, а шел он голосовать в сопровождении парапсихолога.

На ирреальную сторону жизни заставил обратить внимание кризис. Теперь труженики метафизической сферы приравнены к индивидуальным предпринимателям. С 1-го января 2011 года ведьмы, гадалки, парапсихологи и медиумы должны платить 16%-ный подоходный налог, а также делать пенсионные отчисления и взносы по социальному страхованию.

Закон обязывает магов выдавать чек за каждое заклинание.

Кошачий клавиесин

А знаете ли вы, что в средние века даже музыка была подчас весьма жестока? Например, по некоторым сведениям, у короля Испании Филиппа II был очень необычный музыкальный инструмент.



Назывался он «кошачий клавиесин» и представлял собой длинный ящик, разделенный перегородками на четырнадцать отсеков. В отсеки сажали предварительно отобранных кошек. Отбор заключался в «прослушивании». Животным наступали на хвосты, а «настройщик» по высоте голоса распределял страдалец по отсекам. Головы несчастных высовывались в отверстия, а хвосты были жестко закреплены под клавиатурой.

При нажатии на клавишу острая игла впивалась кошке в хвост, животное кричало. Придворные по очереди «наигрывали» мелодии и пытались брать аккорды. Такая жестокость по отношению к пушистым созданиям объяснялась тем, что церковь объявила кошек посланниками сатаны.

В минушу досуга

| | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--|--|--|
| Тара, в которой шило не утаишь | Неразговорчивый | Хрустящий картофель в пакете | | | | | | |
| | | | Прибор для отсчета времени | Сказочник Шарль ... | Что нужно взять штангисту? | | | |
| Хозяйство, где разводят буренок | Исландия как есть | | | | | | | |
| | | | Маркиз или граф | Актриса Литвинова | | | | |
| Опора для пилок дров | Промысловая рыба | "Пейте морс! Крепите ...!" | | | | | | |
| Имя Бунина | Самое известное японское блюдо | | | Медленный темп в музыке | Дом, который построил чукча | | | |
| | | | "Наша ... громко плачет" | | | | | |
| Сезон лыж и коньков | Вознаграждение за труд | "Хребет" велосипеда | "Проход к воротам, ..., гол!" | | | | | |
| Последняя сцена спектакля | | | | | | | | |
| | | | | Свитый из песен и слов у Лозы | | | | |
| Спецовка врача | Останки великомученика | | | | ...-Клод Ван Дамм | | | |
| | | | | Поло-сая и с жалом | | | | |