

*Proletari din toate țările, uniți-vă!*

# FLACARA

Nr. 20 (364) — 19 mai 1962

Liliana Tomescu, de la Teatrul „C. Mottara”.  
Fotografie de Clara SPIZAK





## — Profetul electronic —

de Florica ŞELMARU

Figura astrologului cu tichie conică și mantie instelată a intrat de mult în rindul imaginilor desuete, ca și aceea a prezicătoarei cu bufnită pe spătarul scaunului. Proocii moderni — vorbesc despre cei „cu autoritate”, despre cei ale căror „profeții” sînt publicate în fiecare început de an în presa de senzație din Occident — poartă costum bine croit, ochelari de savant și își conduc cu pămîntescă îndeminare automobilul propriu. Cu toate acestea și situația lor pare serios amenințată. Din Bedford (Massachusetts, Statele Unite) ne vine următoarea știre: o firmă din această localitate a construit, la comanda Pentagonului, un creier electronic însărcinat să prevadă... nici mai mult nici mai puțin decît deznodămîntul unui eventual război mondial.

Mă rog, în lipsă de creiere naturale care să poată descifra destinul unei agresiuni imperialiste — deși nu este ceva prea greu de descifrat — Pentagonul are mijloacele de a-și cumpăra unul artificial.

Iată cum funcționează profetul electronic, după descrierea agenției France Presse: tehnicienii au redus în factori de ecuație toate datele și incidențele războiului rece sau cald, pornind de la 30 de mii de date diferite; ținînd seama de existența în lume a trei categorii de state — socialiste, capitaliste și neangajate — „memoriile” creierului au înregistrat informațiile privind puterea militară, producția, ideologia etc. ale fiecăreia dintre ele; la aceasta se adaugă fișe corespunzînd altor elemente: declarații oficiale, documente diplomatice, deplasări de trupe ș.a.m.d. „După ce mii de fișe au fost introduse, scrie agenția franceză, nu mai e decît de așteptat rezultatul — care de altfel este foarte rapid”.

Rapid, poate. Exact, există solide temeiuri de îndoielă.

Să presupunem în primul rînd că mașina cu care se mîndrește firma din Bedford e un creier... să-i spunem „sănătos”, „cinstit”, adică una din acele instalații electronice pe care le folosesc cu succes în întreaga lume instituții științifice și întreprinderi economice. Acestea într-adevăr lucrează excelent — dar cu o singură condiție: să li se furnizeze date de un perfect caracter obiectiv. Dar cine poate crede în caracterul obiectiv, de pildă, al datelor despre principiile marxism-leninismului, elaborate de tehnicienii Pentagonului?

Pe de altă parte nu trebuie exclusă eventualitatea ca profetul electronic să fi fost construit pe înaltul principiu științific al... ruletelor măsluite. Adică astfel încît, indiferent dacă în el se introduc date economice, ultimul roman polițist sau rețete culinare, el să răspundă imperturbabil: „Cred în victoria Occidentului... Cred în victoria Occidentului... Cred...”

Mai este posibil și ca noul născut creier electronic să aibă unele... „tare de familie”, cum se spune. Asemănătoare, de pildă, cu maladia numeroaselor sale verișoare-rachete care, neurastenice, se sinucid în valurile oceanului; sau cu aceea a vărului său, radarul hiperexcitabil, care l-a speriat pe generalul Power și era cînt pe ce să provoace o nenorocire. Dacă din uzinele de la Bedford a ieșit în lume un creier paranoic?

Pentru orice eventualitate, constructorii au modestia — sau prudența — de a declara că mașina lor nu pretinde să înlocuiască pe prezicătoarele extralucide, ci doar să „identifice niște probabilități”.

Un creier omenesc sănătos, cinstit și informat poate cu precizie identifica — nu probabilități, ci certitudini în ceea ce privește destinul unei agresiuni imperialiste. Se pare că acesta și este, în ochii Pentagonului, cusurul esențial al unui creier omenesc, cinstit și informat. Preferă profetul electronic.



La 7 mai s-a deschis Cannes cel de-al 15-lea Festival Internațional al filmului. La Festival participă 35 țări, printre care și R.P. România. Delegația noastră este formată din: Paul Cornea, director general al Centrului de producție cinematografică „București”, Ion Popescu Gopo, regizorul filmului „Sfârșit o bombă”, și actorii Lica Gheorghiu și Iurie Dărie. Publicăm alături două imagini primite de la Cannes în fotografia de sus, membrii delegației române la Festival; în fotografia de jos, artista franceză Marin Vlady, întreținîndu-se cu Iurie Dărie.



Mișcarea de protest împotriva experiențelor nucleare americane se desfășoară cu intensitate crescîndă în diferite țări ale lumii. Iată (în fotografia din stînga) o demonstrație organizată la Ottawa, în fața clădirii Parlamentului canadian. În fotografia din dreapta, cunoscutul savant american prof. Linus Pauling, laureat al Premiului Nobel, manifestează în fața Casei Albe din Washington purtînd o pancartă pe care scrie: „Domnule Kennedy, domnule Macmillan, nu avem dreptul să facem experiențe”.



Noi atacuri teroriste au fost dezlănțuite de bandele O.A.S. în Franța și Algeria. În fotografie: intrarea în portul Alger, după o explozie care a provocat moartea a 62 de persoane și rănirea altor peste 100.



În capitala Cubei se desfășoară turneul internațional de șah organizat în memoria fostului campion mondial de șah Jose Raul Capablanca. Printre participanți se află și maestrul internațional și campion al R.P.R. Victor Ciociltea, pe care fotografia ni-l arată în timpul partidei cu marele maestru internațional Boris Spasski (U.R.S.S.).



Pe șantierul hidrocentralei de la Bratsk. A fost nevoie de un adevărat eroism din partea constructorilor ei pentru a înfrunta forța năvalnică a Angare.



# CELE O MIE DE CHIPURI ALE BAIKALULUI

Începusem să cunosc Baikalul încă de la Irkutsk: în mica sală de vizionare a biroului local de cinematografie făcusem o pasionantă călătorie pe lac. Aveam impresia că filmul în culori pentru ecran lat, realizat cu meșteșug de documentariști, cuprinsese totul: și negrița frumoasă a peisajului baikalian, și bogățiile fabuloase ale apelor lacului și ale pădurilor din preajma lui, și ciudatele contraste ale naturii. Ecranul mi-i prezentase pe locuitorii plini de bărbăție ai acestor meleaguri, îmi dezvăluise aspecte din munca dirză și curajoasă a pescarilor, vânătorilor, marinarilor și geologilor, din vasta activitate a oamenilor de știință, îmi oferise prilejul de a arunca o privire în viitorul ținutului minunat. Discutam acum despre Baikal ca de ceva de mult cunoscut.

— Totuși, dacă vrei să cunoaștepți Baikalul, să nu vă luați după ceea ce ați văzut aici! — îmi zise Iura Klimov, corespondent al ziarului local. Baikalul e atât de nestatornic și capricios, încât nimeni, nici oamenii care au stat mulți ani pe malurile lui, nu se pot lăuda că-l cunosc bine...

Mal tirziu aveam să înțeleg că Iura avusese dreptate: călătoria la fața locului mi-a răsturnat toate închipuirile despre acest lac.

Reportaj scris pentru „Flacăra” de Al. MARIAMOV, corespondentul Agenției de presă „Novosti”

Fotografiile de I. ABRAMOCIKIN și V. ȘUSTOV





↑  
**Și aici, ca în întreaga  
 Siberia, talgava bate în  
 retragere.**

### Primele impresii

Drumul șerpuia prin vegetația abundentă a țărmlui. Nu vedeam din mașină decât albastrul străvezii al cerului ce părea nemărginit, căci hotarul dintre apă și cer dispăruse, contopindu-le într-un singur tot. În scurtele popasuri la barierele de cale ferată savuram liniștea firii, o liniște îmbibată de miresme.

Jos era Baikalul. Rece ca gheața, de culoarea peruzelei. Am îmbrățișat cu privirea albastrul cerului și al apei, verdele închis al pinilor și cedrilor, siluetele delicate, albe, ale metecenilor de lângă drum. Am rămas vrăjit de nesfârșita gamă de culori, de sublima armonie a naturii. Așa mi-a apărut Baikalul, privindu-l întâia oară.

L-am cunoscut apoi și altfel.

Localnicii îi dau numele de mare, cunoscându-i firea îndărătnică și schimbătoare ca a mării. Când bat vânturile (kultukul de la miazăzi ori barguzinul de la nord), apa Baikalului se întuneacă. Urișe valuri înspumate izbesc cu furie stîncile țărmlui, azvîrlă ca niște coji de nucă cuterele și luntrele pescărești, prind într-un joc nebunesc geamandurile năvoadelor plutitoare. Aici, pe Baikal, într-o singură zi poți vedea toate cele patru anotimpuri ale anului. Chiar pe o arșiță de 30 de grade, apa lacului nu-și urcă în unele locuri temperatura peste opt grade — pentru ca în altele să nu înghețe nici pe cele mai mari geruri. Asemenea contraste se pot întîlni pe lac pretutindeni. Este un lac-enigmă. Oamenii de știință n-au reușit nici pînă azi să descifreze toate secretele și nenumăratele surprize pe care le tănuiește Baikalul.

### Niște cifre

Autorii de reportaje caută de obicei să ocolească cifrele. Vorbind însă de Baikal, nu te poți lipsi de ele. Altminteri, narațiunea va rămîne incompletă.

Baikalul se află în Siberia de est și e unul dintre cele mai mari lacuri cu apă dulce din lume.

Suprafața lui, de 31.500 km<sup>2</sup>, este de 54 de ori mai mare decât cea a lacului Geneva. El primește apele a 336 de râuri și pîraie și nu dă viață decât unui singur fluviu: Angara. Este considerat cel mai adînc lac de pe glob, adîncimea lui maximă fiind de 1.741 metri. Pe lac sînt 19 insule, cea mai mare din ele, Olhon, întinzîndu-se pe o lungime de 72 km. Apele lacului sînt populate de peste 1.700 specii de diferiți reprezentanți ai florei și faunei, dintre care o mare parte nu se mai întîlnesc în nici o altă regiune a lumii. Numai aici poate fi întîlnit peștișorul comephorus, care naște pui vii... Aici trăiesc mii de focuri siberiene, nu se știe cînd și prin ce împrejurare ajunse în lac...

Toate acestea le-am aflat de la stațiunea limnologică a Academiei de științe a U.R.S.S., un centru științific sui-generis creat pentru studierea fenomenelor naturale ale marelui lac siberian, în scopul unei valorificări cât mai depline a imenselor bogății ascunse atît în apele lui, cît și în solul și subsolul întregului ținut al Baikalului.

### Cîțiva pași prin istorie

Din portul Baikal pînă-n orașul Sliudeanka de la capătul

sudic al lacului se întinde o cale ferată. E o parte a vechiului drum de fier construit la începutul acestui veac, denumit „drumul celor trezeci și șase de tuneluri“. Astăzi mai trec pe el puține mărfuri și trenuri locale de persoane. Fluxul principal al traficului și expresurile de cursă lungă pe distanța Moscova-Vladivostok circulă pe noua magistrală electricată care trece pe la poalele munților Saian. Mica drezină cu care călătorim aleargă pe buza lacului (șinele căii ferate sînt așternute pe mari stînci atîrnînd peste apă); ea este condusă de maistrul șef Gleb Bogomolov, un bătrîn de șazeci de ani, bărbos, cu fața arsă de soare și brăzdată de riduri. El este îndrăgostit de Baikal. Poate să vorbească despre lac fără încetare. Cînd s-a construit calea ferată electricată, i s-a propus să se mute acolo cu slujba, dar bătrînul a refuzat zicînd: „Vreau să fiu de folos aici!“

Aud și acum glasul domol, ușor răgușit, al acestui bătrîn feroviar:

— Baikalul este o legendă vie. O minunată legendă a firii. Nu se știe precis nici pînă azi de unde-i vine numele. Presupuneri sînt multe, dar mi se pare că cea mai aproape de adevăr este obișnia turcă a numelui Baikal,



de la cuvintele *bai kul* — lac bogat. În China se știa de existența acestui lac cu 119 ani înainte de era noastră; pe hărți însă, lacul a apărut abia în a doua jumătate a veacului al șaptesprezecelea; dar ținutul e locuit din preistorie: am văzut în multe locuri urme de locuințe străvechi și de peșteri ale omului primitiv, cu inscripții și desene zgîriate pe stînci în trecutul îndepărtat.

### Bogățiile adîncurilor

Baikalul are într-adevăr o mie de chipuri. Dar nu trebuie „învinuită” numai natura pentru metamorfozele lui. Am în fața mea două hărți ale acestui lac siberian, întocmite la o distanță de douăzeci de ani una de alta. Pe harta cea nouă sînt zeci de puncte — inexistente pe cea veche — care indică așezările oamenilor veniți să cerceteze locurile și să clădească orașe în jurul marilor întreprinderi.

— Împrejurimile Baikalului sînt extraordinar de bogate — îmi spunea Igor Mineev, șeful direcției geologice din Irkutsk. Subsolul conține mari zăcăminte de nenumărate varietăți de minereuri utile și nu trebuie decît să silim natura să ni le dea...

Omul cu un rucsac în spinare și cu un ciocan lung în mînă, descifrînd tainele pămîntului, face parte integrantă din peisajul

ținutului. Este geologul. Pretutindeni pe unde pășește el, apar mugurii vieții noi.

Baikalul a păstrat o mulțime de nume vechi de insule și promontorii ce ni se par azi ciudate: Bunica, Răposății, Capul Ipei și altele. Nu orice localnic vechi ar ști să le explice obîrșia. Ele sînt înlocuite însă tot mai mult cu altele noi și de vină sînt tot geologii. Prin preajma Baikalului, cîteva expediții geologice își au așezările lor permanente, iar alte echipe mai mici și-au întins corturile pe tot țărmul. Turle de foraj, schele și drumuri noi vorbesc toate de faptul că multe dintre enigme au și fost dezlegate. Dar omul cu rucsac cercetează neobosit mai departe...

Acum, pe malurile Baikalului se exploatează mica, marmura, aurul, aluminiul, granitul, cuarțul. Au fost descoperite importante zăcăminte de minereuri de fier, de aramă ș.a. Noile întreprinderi mari, moderne, ce se construiesc aici, orașele și cartierele muncitorești în dezvoltare schimbă cu totul înfățișarea străvechiului lac siberian.

### Energia Baikalului

Vorbînd despre imensitatea volumului de apă din Baikal, un ghid științific arată că, pentru completa evacuare a apelor lacului, Angarei i-ar trebui să curgă fără preget peste 400 de ani în șir.

Și asta, cu condiția ca în tot acest răstimp să nu mai intre în Baikal nici un fel de rezerve noi de apă!

Aceasta înseamnă o imensă sursă de energie. Și oamenii sovietici au învățat s-o folosească. Programul adoptat la cel de-al XXII-lea Congres al P.C.U.S. prevede crearea, în următorii 20 de ani „a unor noi centre energetice pe baza zăcămintelor de cărbune ieftin și a resurselor hidroenergetice ale fluviilor Angara și Ienisei, organizarea în aceste regiuni a unor importante centre industriale mari consumatoare de energie electrică, valorificarea unor noi zăcăminte de minereuri, petrol și cărbune, construirea unei serii de noi centre ale industriei constructoare de mașini”.

În prezent se află în curs de construire pe Angara o întreagă cascadă de puternice hidrocentrale electrice. Prima treaptă a cascadei — hidrocentrala de la Irkutsk — a și început să dea curent; nu demult au intrat în funcțiune și cele dintîi agregate ale hidrocentralei de la Bratsk.

Fluviul se transformă treptat într-un șirag de mări. Da, le putem numi cu adevărat mări, întrucît pe alocuri ele ating lărgimi de zeci de kilometri. La Bratsk am avut prilejul să asist la nașterea unei astfel de mări create de mîna omului, cea mai tînără mare de pe glob,

sursa puternică a celei mai mari hidrocentrale electrice din lume, Marea Bratsk.

### Pescarii

De sus, din avion, Baikalul pare o nemărginită întindere de apă pustie. Dar impresia aceasta e înșelătoare. Zi și noapte o mulțime de cutere, vapoare, luntre și bărci pescărești îi brăzdează fără astîmpăr apele. Seara, cînd se sting văpăile de foc ale asfințitului și Baikalul se cufundă în bezna nopții siberiene, se aprind licuricii geamandurilor și luminile de pe nave, dînd impresia unui oraș adormit, cu felinarele și semafoarele lui...

Pe țărm se zăresc pătratele luminate ale ferestrelor din casele de pescari. Ei își duc viața aici, în sezonul de loc lesnicios al pescuitului, departe de familiile lor, îndeletnicindu-se cu prinderea nisetrilor, lipanilor și a principalei avuții piscicole a lacului: păstrăvii argintii de mare.

Am petrecut cîteva zile într-una din aceste căsuțe de pe malul răsăritean al lacului, în tovărășia pescarilor colhoznici din brigada lui Filip Kapustin. Brigada celor cinci prieteni ieșea în larg de trei ori pe săptămînă, într-o barcă cu motor, pe urmele năvoadelor așezate în apă, iar spre seară se întorcea remorcînd o barcă încărcată cu pește. Un vapor frigorific al fabricii de conserve de pește din Sliudeanka, a cărui

Serghei Perlov (dreapta) și Alexei Bikov fac parte din vestita brigadă de pescari a lui Filip Kapustin.







**În talgău din preajma Baikalului întâlnești la tot pasul grupuri de geologi, mereu în căutarea comorilor din adâncurile pământului.**

menire este să treacă pe la toate brigăzile, pleacă de la cei cinci întotdeauna cu o recoltă bogată de păstrăv argintiu.

— De șase ani lucrăm laolaltă — îmi spuse Filip Kapustin. Nouă, băstinașilor Baikalului, pescuitul ne-a intrat în sânge. Părinții și bunicii noștri erau pescari. Și eu am început să învăț pescuitul de la șapte ani, iar către vârsta de cincisprezece ani mă descurcam ca un om în toată firea. Când m-am întors din război, aici, la Baikalul nostru, au început să se creeze colhozuri pescărești. Munca a devenit mai ușoară, iar recoltele de pește mai bogate; ni s-au dat bărci bune, s-au clădit pentru noi case, fiecare brigadă a căpătat năvoade noi. Ceea ce pescuim e trimis la fabrica de conserve și de-acolo mai departe, prin toată țara, ba și peste hotare, căci păstrăvi argintii ca în Baikalul nostru nu mai găsești nicăieri!

### **Stațiuni balneoclimaterice în Siberia**

Pe întinderile Baikalului poți întâlni nu numai pescari. Vara plutesc pe aici nave speciale ale expedițiilor științifice, care studiază secretele vieții din adâncurile lacului; se tirăse alene șlepuri trăgând după ele lunțile „trabucuri“ de plute; lunecă cutere cu turiști; își fac cursule obișnuite vapoarele de pasageri. Azi lumea vine la Baikal nu numai să lucreze, ci să se și odihnească.

Câteva excelente stațiuni climatice cu izvoare minerale tămăduitoare se află atât pe țărmurile Baikalului, cât și în localități situate în apropierea lacului. Cunoscutul savant sovietic Gleb Vereșciaghin, care și-a consacrat cea mai mare parte a vieții studierii lacului, afirmă că clima ținuturilor din preajma Baikalului are o bună înfrurire asupra sănătății omului.

Am întâlnit pe țărmurile Baikalului oameni a căror vîrstă de

pășea suta de ani. În raionul Sliudeanka, la sud de Baikal, trăia o femeie, Fedora Bajenova, în vîrstă de 147 de ani, iar pescarul Skosirski din Ust-Barguzinsk iese și acum la pescuit laolaltă cu toți, deși a implinit 96 de ani.

— Tata avea 105 ani, iar mama 95, cînd au murit — îmi spuse bătrînul acesta uimitor de vînjos și puternic.

Stațiunile balneoclimaterice ale Siberiei...

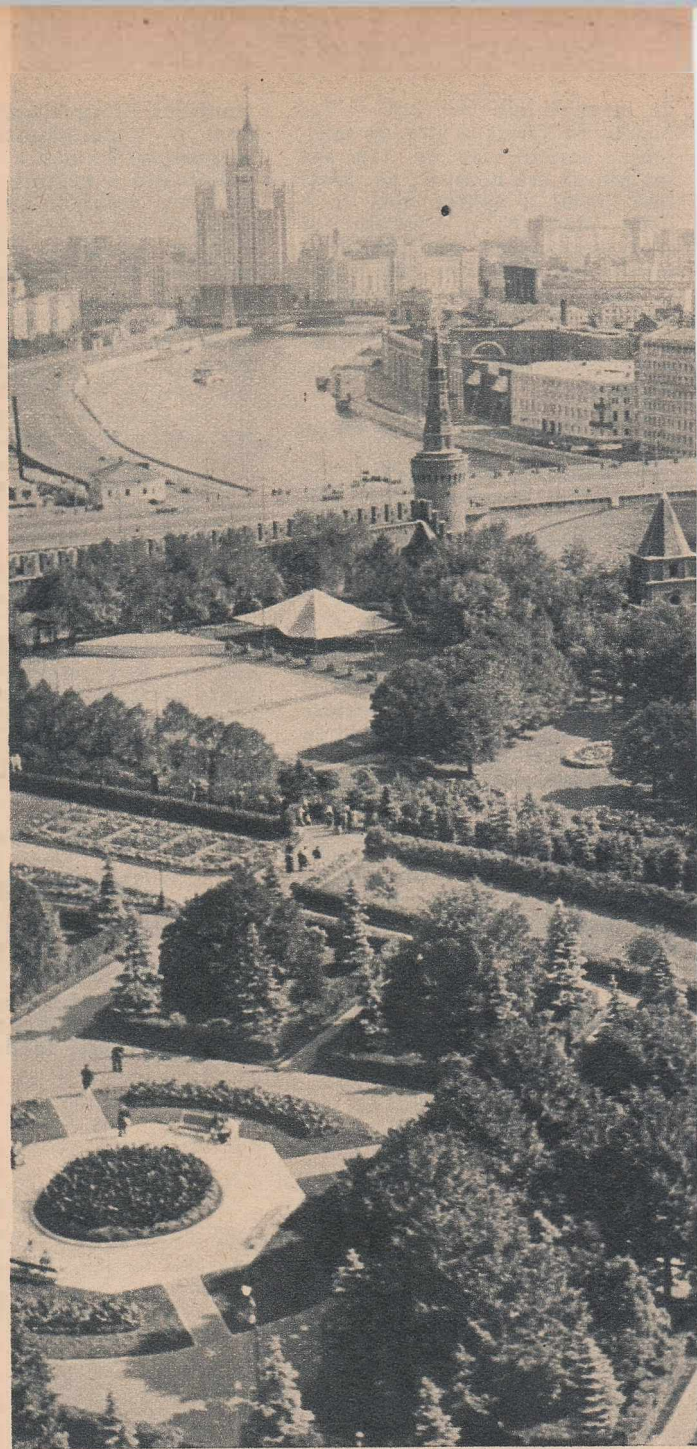
Altădată, asemenea cuvinte ar fi stîrnit zîmbete și nedumeriri. Iar azi vin aici să se vindece sau să se odihnească oameni din Moscova, din Leningrad, din Ucraina și din ținuturile nordice.

Localitatea balneară Arșan așa zice că nu e mai prejos, prin pitorescul locurilor și bogăția naturii, decît oricare altă stațiune cunoscută. Arșanul se află la poalele munților, pe o splendidă terasă care coboară în chip de amfiteatru. De pe coamele munților se deschide o încîntătoare panoramă a văii Tunkinsk, cuprinzînd laolaltă munți, păduri și stepă. Jos șerpuiește riul învolburat Kingirga, formînd în apropiere de stațiune cîteva cascade înspumate.

De-a lungul țărmurilor Baikalului sînt presărate plaje însorite de nisip, întilnești multe izvoare fierbinți. Stațiunile au răsărit în apropierea curenților calzi și de aceea sînt extrem de atrăgătoare pentru înotători. Pe alocuri apa rămîne caldă chiar și iarna și nici cumplitele geruri siberiene n-o pot fereca în gheață. Aici fac baie toată iarna „morsele“, cum sînt numiți prin partea locului amatorii înotului de iarnă.

★

Reportajul nostru se încheie aici. Fără să fi reușit a desluși toate tainele Baikalului. Dar știm acum că unul din secretele-cheie ale milenarului lac este veșnica lui tinerețe, mereu înnoită de natura generoasă, de mina omului sovietic.



# PRINTRE PR

Peste noapte, trenul nostru a consumat cei peste 400 de km pînă la frontieră, iar la Ungheni ne-am potrivit cu toții ceasurile după cel al Moscovei, cu o oră înainte. Am consfințit astfel — și după legile timpului — trecerea graniței.

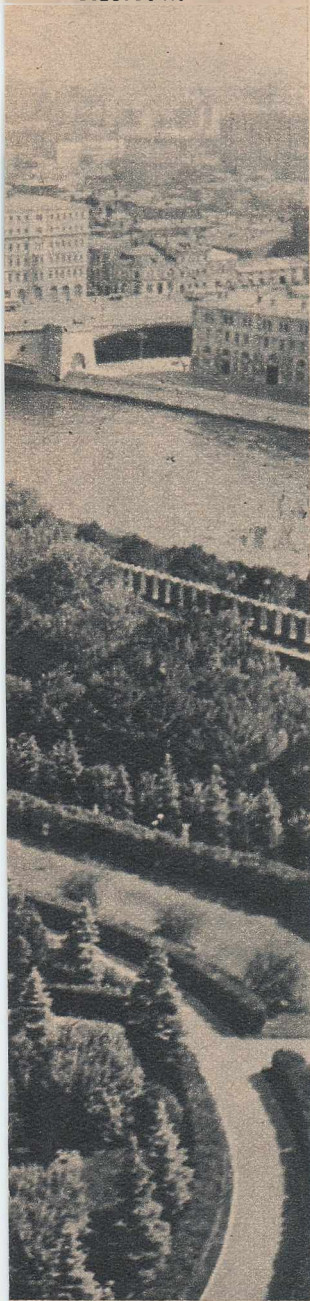
Ne aflăm departe, pe teritoriul Uniunii Sovietice. Dar senzația că am ajuns „în străinătate“ nu reușește să pună stăpînire pe noi. Ne simțim, la modul cel mai propriu cu putință, ca acasă. Trenul sovietic, cu cușetele sale tapetate în material plastic de un bleu odihnitor, cu veiozele răspîndind o lumină intimă, cu așternuturile proaspete și răcoroase, te face să te simți mai curînd oaspete decît călător. Difuzoarele te primesc cu un marș triumfal și-ți cîntă, cînd trenul se urnește din gară, o romanță rusească plină de sentiment: e bun cunoscător al su-

fletului omenesc conductorul trenului nostru! Iar însoțitoarea e gazdă talentată: ne oferă ceai în pahare mari cu suporturi de argint, ne spune „dobro pojalovati“ învîșindu-ne să rostim corect acest „bine-ați venit“ rusec, și ni s adresează, familiar și prietenos cu apelativul „devușka“.

Cineva dintre noi încearcă socoteală: cîte trenuri ale prieteniei, cîte grupuri de turiști a vizitat, înaintea noastră, Uniune Sovietică? Firește, e nevoie să renunțe la complicata adunare pentru că ar trebui manevrat cifre cu prea multe zerouri, pentru că li și lipsesc de altfel datele complete și — mai ales — pentru că descoperim pe dată substratul psihologic al sus-zisei operațiuni matematice: și ce dacă alte sut și mii de călători au văzut și au scris despre aceste locuri, și ce dacă noi înșine am citit — decît



De sus, din parcul Krem-  
nului, se deschide o  
mirabilă panoramă a  
Moscovei.



Într-o țară de 22 milioane km<sup>2</sup>: Kiev-Leningrad (cei 1.189 km ce le despart i-a înghițit avionul în doar o oră și patruzeci de minute, permițându-ne să privim condescendent bătrina Terra de la 9.000 de metri înălțime!), apoi Riga și, în sfârșit, Moscova. Vom vedea castanii în floare pe Kreșciatik și nopțile albe pe cheiurile Nevei, Piața Roșie și Ermitajul, străduțele medievale, înguste, ale Rigăi și Iurmala — salba de localități balneare de pe malul Mării Baltice! Ce poate încanta mai mult sufletul călătorului, pornit să străbată paralelele globului pentru a cunoaște patria popoarelor ce făuresc azi ziua de mâine, comunismul?

Acum, când sînt înșirate pe hirtie aceste rînduri, călătoria a fost încheiată. Ea trăiește însă mai departe în fiecare din cei 30 de membri ai grupului nostru, sub înfățișarea amintirilor ce ne-au umplut sufletele, ne-au îmbogățit mințile și au fost transcrise în autocare pe tot felul de carnețele, cu date mai mult sau mai puțin exacte — după talentele stenografice ale fiecăruia. Am notat, la timpul său, cite poduri poetice traversează Neva și cum au fost salvate nenumăratele statui ale Leningradului în timpul celor 900 de zile crîncene ale blocadei hitleriste, dar nu voi scrie despre aceasta, după cum nu voi cita numărul impresionant de grădini ce potopesc Kievul, cel al nesfîrșitelor cartiere noi ale Moscovei sau cantitatea impresionantă a aparatelor de radio „Latvia“ produse anual la Riga. Încerc să scriu aici despre oamenii sovietici pe care i-am cunoscut, despre prietenii noștri: două săptămîni e timp suficient — pentru sufletul larg și generos al omului rus și pentru concepția profund internaționalistă a omului sovietic — să lege prietenii durabile. După două săptămîni, carnetul îți e plin de adrese, iar pieptul de insigne — aceste mici simboluri colorate ale prieteniei pe care ți le oferă președintele Asociației de prietenie sovieto-romină din localitate, pionierul ce călătorește cu tine pe Nipru, cu

răspuns, pentru că ea ne cunoaște foarte bine. Înainte de a fi pus piciorul în țara noastră, Natașa știa atît de multe despre istoria și geografia Romîniei, încît a cîștigat concursul organizat de revista „Narodnaia Rumînia“ pe această temă. A venit apoi la noi și a fost condusă prin toată țara ca să vadă cu ochii ceea ce învățase cu atîta pasiune și seriozitate din cărți. Un simplu telefon la „Lenproiekt“, unde lucrează Natașa, citeva salutări aduse de la prietenii ei bucureșteni, și tînăra fată e gata să-și consacre toate după-amiezile, să-l mobilizeze și pe Vitali, un prieten al ei, cu micuța lui mașină, ba chiar și pe distinsul arhitect Viktor Hasanov, pentru ca prin cunoștințele lui în limbile străine conversația să fie mai lesnicioasă. Cu ei am cunoscut, într-o după-amiază în care ploaia mărunță și rece n-a reușit să ne strice buna dispoziție, Leningradul. Să-ți prezinte niște arhitecți acest splendid oraș al arhitecților și al sculptorilor, să-ți descrie perspectivele dezvoltării lui viitoare e un mare noroc, s-o recunoaștem. Eu l-am avut. Ceea ce am aflat de la ei va face însă obiectul unui alt articol. Voi mai aminti aici doar de albumul cu imagini din Leningrad, pe care mi l-a dăruit la plecare Natașa. Fiecare din locurile pe care pelicula le-a transpus apoi pe hirtie păstrează pentru mine și imaginea unei fete blonde, subțiri, înalte, pline de bunăvoință prietenoasă.

La plecare, în gară, făcîndu-ne semne cu mîna, ea a transmis „un salut prietenilor din Romînia“. Căroră? Natașa își consideră prieten propriu întreg poporul nostru. Cred că nu greșesc deci dacă vă aduc și dumneavoastră, celor care citesc rîndurile de față, salutul Natașei...

Scena pe care o voi povesti acum s-a petrecut la Riga, iar eroii ei nu au nume sau poate au prea multe pentru a le trece aici. Chiar în holul hotelului un afiș ne îmbia la spectacolul din acea după-amiază de sîmbătă al Școlii coregrafice din localitate, făgăduindu-ne tot felul de dansuri populare.

tone, costumele lor în falduri și culori bogate. Programul nu a nunaț dansuri ale altor popoare așa că, luați pe neașteptate, ni s-a tăiat dintr-o dată răsufierea: în scenă își nădă, cu cușme brumării pe ureche, cu ii înflorate și fote multicolore, micii dansatori letoni, prinzindu-se apoi într-o îndrăcită horă romînească. Gîndiți-vă: să auzi, la sute și sute de kilometri de casă, intonațiile atit de familiare ale muzicii poporului tău, să vezi copii nordici blonzi și cu ochi albaștri făcînd perfect pașii jocurilor olteșesti... A fost poate o întimplare, o coincidență, că singurul dans străin din spectacol a fost cel romînesc, pe noi însă faptul ne-a emoționat profund. Am spus aceasta profesorilor din culise. Emoția a devenit reciprocă. Și scena s-a terminat, firește, cu un schimb de insigne și adrese...

Am pe masă, în fața mea, fotografia lui Arkadi Grigorievici Polișciuk. Lîngă el e Zina, soția lui, iar la mijloc e Sașa, care abia în toamnă va merge la școală. Chipurile li se decupează pe fondul exotic al unor palmieri și toți trei stau puțin cam rigizi, stînjiți parcă de privirea aparatului de fotografiat. Pe spatele pozei, o dedicație amintește de „întîlnirea noastră din tren“ și de „dorința de a ne revede“. Da, pe Arkadi Grigorievici l-am cunoscut în tren: a urcat la Kiev și avea loc în compartimentul nostru, ocupat pînă atunci numai de călători romîni. Fotografia spunea un adevăr: Polișciuk venea de la Soci, unde-și petrecuse concediul. Dar pentru a ajunge acolo, el străbătuse cei aproape 9.000 km care despărțeau Magadanul de litoralul Mării Negre. De 10 ani, Polișciuk e căutător de aur în nordul îndepărtat; numai că profesiunea lui nu se mai desfășoară ca în romanele lui Jack London. Ci pe o dragă ultraperfecționată, al cărei „stărsii motorist“ este el, în cadrul unei vestite brigăzi de muncă comunistă și pe baza unor temeinice cercetări științifice pe care le desfășoară — printre alții — și inginerul geolog Zina Polișciuk. Iar aurul pe care-l găsec ei nu mai servește unor speculații frenetice, ci oamenilor sovietici: Arkadi Grigorievici e pătruns de acest lucru și ne-a vorbit despre aur ca despre piine, cu duioșie.

La un moment dat, proaspătul nostru prieten a plecat din compartiment și s-a întors peste vreo 10 minute cu o cutie mare de ciocolată. Ne-am scotocit prin valize și i-am trimis și noi Zinei niște mici daruri. Prietenia s-a cimentat pe loc și cu niște insigne.

— Cînd vîi pe la noi, prin București, Arkadi Grigorievici? — N-aș putea să spun, deși în proiectele mele am trecut această călătorie. Dar acum vine la dv. tovarășul Nikita al nostru și o să vă aducă el salutul nostru, al popoarelor sovietice. Să știți că o să fie acolo și gîndul de prietenie al căutătorilor de aur din „pasiolok“-ul Burhala, raionul Magadansk...

Și Polișciuk scoase din servietă niște ziare și ni le arătă: pretutîndeni (erau gazete din diferitele orașe prin care trecuse el) se vorbea cu căldură despre apropiata vizită a lui Nikita Sergheevici Hrușciiov în țara vecină și prietenă, Republica Populară Romînă.

Sanda FAUR-DIMA

## RIETENI

ri? — despre bătăile sonore ale easului din turnul Spasski, de ore coloanele albe ale Palatului de iarnă și despre minunile de eri și de azi ale Petrodvoreșului ale Expoziției realizărilor economice naționale? Emoția celor ce u vizitat înaintea noastră Țara ocialismului nu ne scutește de oc de emoția proprie, de a desoperi, cu ochii și sensibilitatea proprie, realitățile sociale cele mai înnoitoare și reprezentative le erei noastre. Și ne pomenim ilozoffînd asupra unui adevăr e care prospectul „Inturist“-ului i-l demonstrează ca total lipsit e originalitate: se pare că și un echi proverbîl oriental constatase ă „e mai bine să vezi o dată, ecît să auzi de o sută de ori“. ă vedem deci și noi...

Harta de pe genunchi ne indică călătorie de la sud la nord pe istanțe uriașe, posibile numai



În piețele celor mai multe orașe sovietice poți asista la această cotidiană întîlnire între porumbel și prietenii lor grijallii, copiii.

vaporașul, și șoferul ce te conduce prin Riga...

S-o cunoaștem pe Natașa Nikolskaia, tînăra arhitectă leningrădeană. E, de fapt, un gest de

Promisiunea ne atrăgea mult, se înțelege. Și iată-ne, pe cîțiva din noi, admirînd nu numai virtuozitatea micilor balerini; ci și farmecul jocurilor populare le-





Pe unele linii internaționale, Taromul folosește puternicele aparate sovietice cu patru turbo-propulsoare Il-18. Iată un asemenea avion după întoarcerea din cursă.

Aviasanul – aviația în slujba sănătății oamenilor muncii. Câte vieți omenești n-au fost salvate mulțumită posibilităților de rapidă transportare a bolnavilor sau a medicamentelor, pe care le oferă aviația!

Fotografiile de Traian PROSAN





# ARIPI NEȘTI

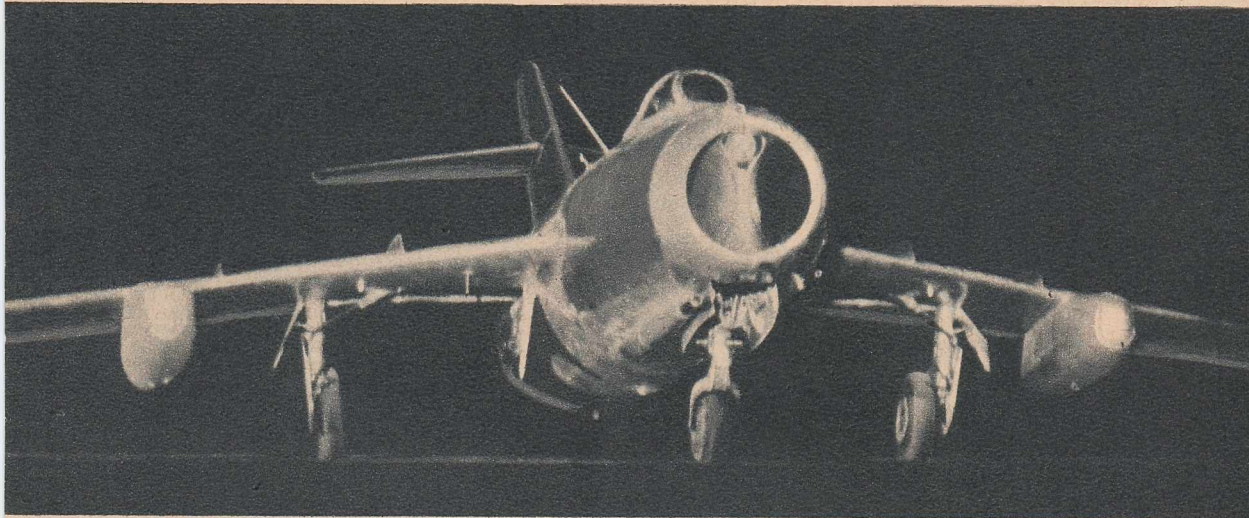
## SIMȚUL DATORIEI

Măiestria unui pilot este rezultatul unei temeinice pregătiri în domenii variate și al efortului permanent de a stăpîni în întregime tehnica pilotajului.

Educați de către partid în spiritul conștiinței de voinic apărător al patriei socialiste, luptătorii aerieni își perfecționează continuu pregătirea lor, cu fiecare zbor de zi și de noapte, cu fiecare oră petrecută în sălile de studiu sau la instructaje.

Succesele însemnate obținute de piloții militari în direcția întăririi capacității de luptă a unităților și subunităților de aviație răsplătesc munca perseverentă de fiecare zi. Insignele de clasificare ce le poartă mulți piloți marchează fiecare treaptă a drumului spre măiestrie.

În fotografiile noastre vă prezentăm câteva aspecte din activitatea candidatului de partid Opruță Horia, un iscusit luptător aerian, care în aceste zile se pregătește să cucerească insigna de pilot clasa I.



Avionul reactiv este gata să-și ia zborul.

Înainte unei misiuni pe timp de noapte, Căpitanul Opruță Horia execută ultimele pregătiri.

Fotografi de Val. MIHAI

Misiunea a fost îndeplinită.

Aviația utilitară. Pe ogoarele G.A.S. din comuna Ivănești, regiunea București, ca și la multe gospodării de stat și colective din țară, insecticidele, îngrășămintele și alte substanțe chimice menite a ajuta la obținerea unor recolte bogate sînt împrăștiate din avion.





# File din istoria căii

## CINE A FOST PRIMUL?

„Atențiune! Trenul rapid în direcția Ploiești, Brașov, Cluj, Oradea pleacă peste cinci minute de la linia 3...”

Când din difuzoare se aude acest anunț, ești confortabil instalat în vagonul de dormit și te pregătești pentru o noapte care nu se deosebește prea mult de cea pe care ai petrecut-o acasă, în propriul tău pat. Câteva clipe mai târziu trenul gonește în beznă, lăsând departe în urmă luminile Capitalei. Iar mâine dimineață vei sosi la destinație, la sute de kilometri, odihnit.

E plăcut și comod în tren! Zgomotul ritmic al roților te cufundă într-o toropeală ce îndeamnă la visare. Cite nu-ți trec prin minie. La urma urmei de ce nu te-ai gândi, de pildă, cum călătoreau bunicii și străbunicii. Iar trenul, trenul acesta modern, rapid, care-ți dă un plăcut sentiment de siguranță, ce istorie zbuciumată a avut! Cite zeci de ani au trebuit să treacă, cite evenimente au trebuit să se succedă, cite suferințe și bucurii, cite înfringeri și izbînzi, pînă să se ajungă la trenul de astăzi, așa cum îl cunoaștem și îl folosim, ca pe lucrul cel mai firesc în existența noastră.

Da. Transportul feroviar are în urma lui o istorie bogată, care merită a fi amintită. Așadar, călătorule, lasă-ți încetîșor capul pe perna moale și ascultă. Întoarcem prima filă...



George Stephenson — omul care la Stockton-Darlington și la Liverpool-Manchester a învins pentru că a crezut în locomotiva cu aburi.

### 450 DE CĂLĂTORI ȘI O ORCHESTRĂ INTREAGĂ SEMNEAZĂ ACTUL DE NAȘTERE AL TRANSPORTULUI FEROVIAȘ

Ziua de 27 septembrie 1825 a înscris în istorie numele a două orașele din Anglia — Stockton și Darlington — ambele în comitatul Durham, locul în care transportul feroviar a învins. A învins primele dificultăți de ordin tehnic și a convins pe mulți că viitorul (pe atunci!) aparține locomotivelor cu aburi.

În ziua aceea, George Stephenson, un simplu inginer mecanic de la minele de cărbune din Killingworth, avea toate motivele să fie bine dispus. Locomotiva construită de el și numită „Locomotion” remorcase pe distanța de 39 km dintre Stockton și Darlington un tren în care luaseră loc 450 de îndrăzneți călători și o orchestră întreagă. Spre uimirea generală, trenul a parcurs traseul cu viteza — pur și simplu de necrezut! — de aproximativ 12 km pe oră.

Într-adevăr, Stephenson avea toate motivele să fie bine dispus, căci în urma lui se aflau ani îndelungați de muncă istovitoare, de luptă perseverentă pentru a învinge dificultăți nenumărate, piedici grele puse de sceptici și adversari.

Evenimentul de la 27 septembrie 1825 găsea transporturile din Anglia — de altfel ca și din întreaga Europă — într-o stare de cumplită înapoiere. Trans-

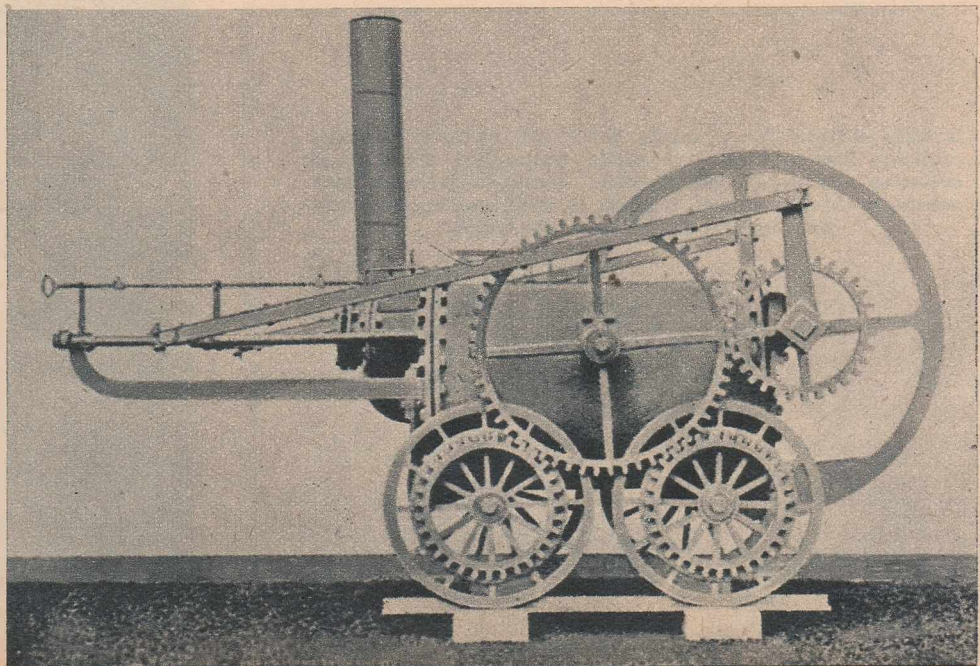
portul persoanelor se făcea, în cel mai bun caz, cu diligențele, iar al mărfurilor — cu carele sau pe canale special construite în acest scop. De altfel nici astăzi transportul pe diverse tipuri de canale nu a dispărut.

E de la sine înțeles că într-o perioadă în care industria făcea progrese remarcabile, mijloacele înapoiate de transport nu mai puteau satisface.

După cum arată Karl Marx în „Capitalul”, „revoluția din modul de producție al industriei și al agriculturii a provocat însă, în special, o revoluție în condițiile generale ale procesului social de producție, adică în mijloacele de comunicație și de transport”. În continuare Marx arată: „...mijloacele de transport și de comunicație rămase din perioada manufacturieră se transformaseră în scurt timp în piedici insuportabile pentru marea industrie, cu viteza febrilă a producției ei, cu producția în masă care o caracterizează, cu permanenta aruncare de mase de capital și de muncitori dintr-o sferă de producție într-alta și cu noua interdependență a pieței mondiale creată de ea”.

### „PRINDE-MĂ DACĂ POȚII!”

Meritul cel mare al lui Stephenson a constat nu numai în construirea primelor locomotive care au reușit să facă față necesităților, ci și în încrederea nestrămutată pe



→  
Locomotiva lui Trevithick din 1803. Se povestește că într-o zi, călătorind cu una din mașinile sale cu aburi care sculpa flăcări și fum, inventatorul s-a oprit la un punct de trecere în drumul spre Plymouth și a întrebat ce taxă are de plătit. „Nimic, nimic domnule diavol — i-a răspuns blîndu-se de groază funcționarul. Vă rog să binevoiiți a vă continua drumul...”



# or ferate (I)

care a avut-o în forța aburului, în care a văzut, în mod just, forța motrice a viitorului. Dar Stephenson nu a fost primul constructor de vehicule cu aburi. Și nici măcar primul constructor de locomotive.

Primul vehicul cu aburi care a funcționat, „căruța de foc” a lui Nicolas Cugnot (1770), urma să servească la transportul artileriei. Era un fel de căruța cu trei roți, cu o căldare mare în partea din față și cu un loc de conducător care minuia lanțuri, robinete și manete...

Mașina a funcționat într-adevăr, însă la prima experiență „șoferul”, cam nepriceput, a nimerit într-un zid, pe care l-a și dărâmat. La a doua probă, mașina s-a mers cu iuțeala „amețitoare” de trei kilometri pe oră, dar după 15 minute... s-au terminat aburii din cazan. La a treia probă, mașina s-a răsturnat la o cotitură... și a fost dusă direct la Muzeul artelor și meseriilor din Paris.

În orice caz, specialiștii timpului nu erau încântați de acest vehicul, pentru motivul lesne de înțeles că se deplasa mai încet decât... infanteria.

Inventatorul primei locomotive a fost un ingenu dar nestatornic inginer englez, pe nume Richard Trevithick, care s-a apucat de multe lucruri dar nu a dus nimic la bun sfârșit. El a creat o dragă și o mașină de treierat care foloseau forța aburului, s-a ocupat de un tunel pe sub Tamisa și de multe altele.

În 1808 Trevithick a instalat la Londra un tren compus dintr-o locomotivă și un vagon ce se învârtteau în cerc, cam ca la moși. Trenul se numea „Prinde-mă dacă poți”, ceea ce totuși nu era, pare-se, prea greu de realizat, deoarece locomotiva luându-se la întrecere cu un cal, acesta din urmă a ieșit învingător.

După o funcționare de câteva săptămâni, trenul a deraiat și pentru că și inventatorul era ruinat, aceasta a însemnat sfârșitul invenției.

La începutul secolului al XIX-lea s-au construit mai multe tipuri de locomotive pentru minele de cărbuni, principalul lor avantaj constând în faptul că economisneau hrana cailor care trăgeau vagoaneții.

Nu toate tipurile erau însă de folos progresului tehnicii. De pildă, locomotiva lui

Brunton (1813) înainta prin... picioare pășitoare. Primul picior împingea înainte mașina, apoi se ridica. Al doilea picior se lăsa jos. Împingea... și se ridica și el. Dar după câteva sute de metri, remorcând trei vagoaneți cu cărbuni, locomotiva a făcut explozie și a omorât un mecanic și câțiva privitori. Prima catastrofă feroviară din lume!

## O CALE FERATĂ FĂRĂ TUNELI IMPOSIBILI

În acel moment inventatorii începuseră să-și pună problema dacă o locomotivă cu roțile netede va putea să tragă un tren. Nu va patina oare pe loc?

În loc să experimenteze, ingenioșii inventatori s-au apucat să mai adauge un șir de roți dințate la o șină dințată suplimentară, roți cu tamburi și lanțuri, stațiuni intermediare cu scripeți și tot soiul de dispozitive asemănătoare... care nu făceau decât să complice mașinile — și așa destul de primitive — ale timpului.

George Stephenson a redus toate aceste complicații inutile și a adoptat, după multe transformări, toate îmbunătățirile care permiteau o funcționare regulată: cazan tubular, resorturi, cuplarea roților prin biele, activarea arderii prin evacuarea aburilor prin coș (tiraj forțat) și altele mai puțin însemnate.

La câțiva ani după reușita de la Stockton-Darlington, s-a hotărât construirea căii ferate Liverpool-Manchester. Lucrările avansau foarte greu; topograful și muncitorii au fost bătăuți de mai multe ori cu bastoane și pietre de antreprenorii de diligențe, care se opuneau cu toată dârzenia acestei „invenții haine”. Totuși

Stephenson a propus să se renunțe cu desăvârșire la tracțiunea cu cai — care mai avea mulți adepți — și a promis să construiască o locomotivă care să parcurgă distanța respectivă cu peste 35 km pe oră.

Ziarele timpului erau de-a dreptul indignate. „Quarterly Review” scria în 1829: „Cum este posibil să fie cineva atât de absurd încât să pretindă că poate merge «de două ori mai repede» decât diligențele? Și apoi, dacă o vacă s-ar culca pe șinele pe care ar circula trenul dumneavoastră, nu ar fi groaznic?”

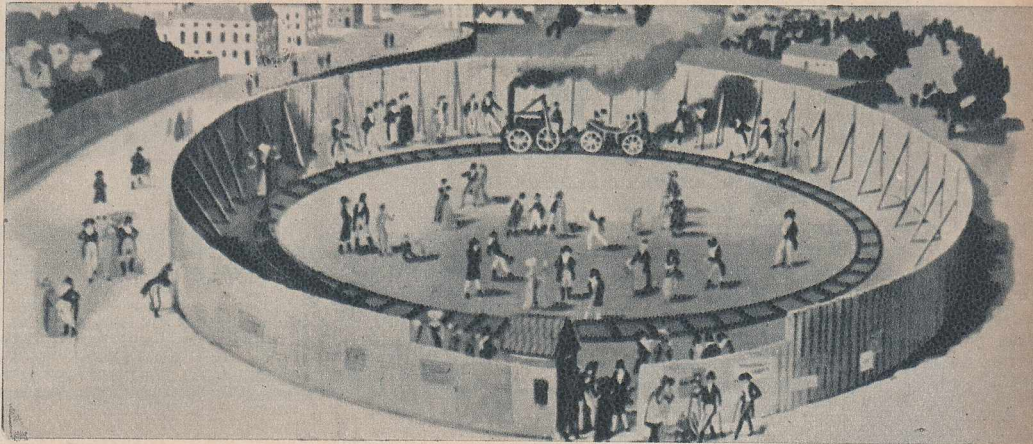
— Da — răspunse Stephenson —... dar pentru vacă! În fine, construcția liniei se termină. Dar problema tracțiunii tot nu fusese rezolvată. Unii înclinau pentru cai, alții pentru 19 stațiuni fixe ce trebuiau să tragă trenul cu cabluri. Pentru locomotive nu se pronunța decât Stephenson.

În cele din urmă, se hotărî organizarea unui concurs pentru locomotive; ele trebuiau să tragă 20 de tone cu o viteză de cel puțin 16 km pe oră și să aibă o greutate proprie nu mai mare de șase tone.

La concurs s-au prezentat patru locomotive. „Fără egal” consuma atât de mult cărbune, încât greutatea ei depășea limitele admise; „Perseverența” mergea cu iuțeala unui melc (perseverent); „Noutatea” își defecta la prima probă sistemul de ardere; „Racheta” lui Stephenson parcurse întreaga distanță cu 30-45 km pe oră și rămase învingătoare. Un an mai târziu, pe distanța Liverpool-Manchester circulau cu regularitate trenuri trase de locomotive.

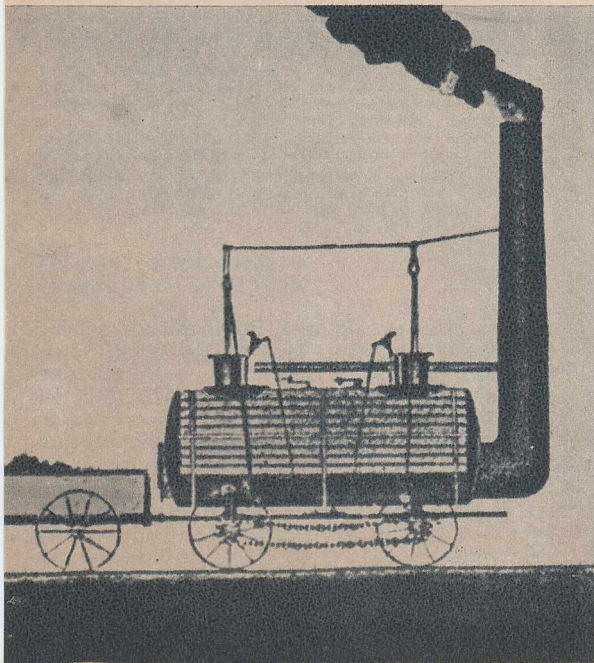
După această victorie categorică, bătălia căilor ferate era decisă.

Tot atunci, locuitorii micului oraș Canterbury se gândiră că ar fi bine să aibă și ei o linie ferată, și pentru construcția acesteia fu chemat inginerul Dixon, asistentul lui Stephenson. La prezentarea planurilor, comitetul local întrebă dacă proiectul prevedea... un tunel. (Ce garanții de seriozitate putea prezenta o cale ferată lipsită de un tunel!...) În consecință, la răspunsul negativ al inginerului planurile fură respinse pe loc. Proiectul următor, executat de Stephenson

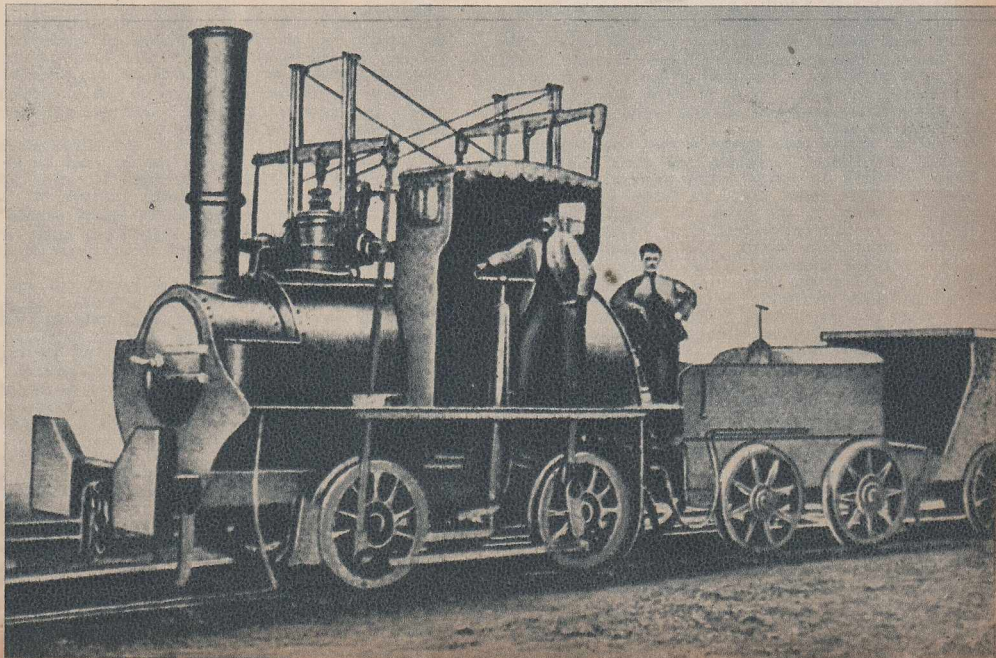


Iată și o altă invenție a lui Trevithick: locomotiva „Prinde-mă dacă poți”. După cum rezultă din desen, ea nu pare să-l fi emoționat prea mult pe spectatori.

una din primele locomotive miniere. Se pare că desenul a fost executat de Stephenson însuși, în 1815.



Cine ar crede? Și totuși e adevărat: această locomotivă construită în Anglia în 1832 a fost utilizată fără întrerupere timp de aproape o sută de ani!





insuși, includea fîrește și un tunel, spre marea satisfacție a locuitorilor din Canterbury.

Iată, după ziarul local al timpului, descrierea trecerii trenului prin tunel cu prilejul cursei inaugurale: „Intunecimea desăvîrșită, viteza accelerată, zgomotul vagoanelor, strigătele întregii mulțimi răsunînd sub bolti făceau o impresie aproape îngrozitoare, dar nouă și impunătoare...”

În 1834, deci aproximativ în aceeași perioadă, a fost proiectată și construită în Ural, la uzina din Nijni Taghil, de către Cerepanov și fiul lui, prima locomotivă rusească, care putea transporta 3,2 tone cu 15 km pe oră. În 1835, aceștia au perfecționat locomotiva: ea mergea mai repede și putea transporta 17 tone.

Trei ani mai tîrziu s-a construit în Rusia prima cale ferată pentru trafic, între Petersburg și Tarskoe Seio.

#### LORDUL PETER SE LASĂ... CONVINS

Dezvoltarea transportului feroviar se lovea însă de mari greutăți. După cum s-a văzut, cele de ordin tehnic erau treptat rezolvate. Cele mai grele piedici le-au pus însă cei care își vedeau interesele lezate — în speță societățile de transport cu diligențe și antreprizele de canale — sau cei care voiau pur și simplu să profite.

Capitalul interesat în construcția de căi ferate, care-și consolida din ce în ce mai mult pozițiile, era însă mai puternic. Cu bani se putea cumpăra orice — terenurile pe care trebuiau să treacă liniile ferate, ziarele care se împotriveau construcțiilor de căi ferate și, mai ales, voturi în parlament.

Cu ocazia construcției liniei Londra-Essex, cel mai puternic opozant, lordul Peter, a fost plătit cu 120.000 lire pentru ca să-și... revizuiască poziția.

Un alt lord s-a opus trecerii unei căi ferate la zece km de parcul său, dar s-a înduplecat atunci cînd i s-a oferit un modest cadou de... 10.000 de lire.

Corupția s-a dezlănțuit din plin în așa-numita „goană după căi ferate” din 1845, an în care s-au cerut autorizații pentru nu mai puțin de 457 de căi ferate.

O singură companie de căi ferate se lăuda că este capabilă să cumpere 100 de voturi în Camera Comunelor. Trebuie adăugat că „micile atenții” oferite deputaților variaau între 5.000 și 35.000 lire sterline. Marchizul de Salisbury spunea pe atunci: „Este imposibil să se formeze o comisie din cîțiva membri ai Parlamentului care să nu fie interesați” (în specula cu căile ferate).

Camera Comunelor, îngrijorată de traficul de influență, a tipărit în 1848 o „Carte albatră” care se ocupa în mod special de această problemă. Se văzură astfel citați la un loc lorzi și ziariști, ingineri și episcopi și chiar cîțiva amirali. Pe listă figurau 400 de avocați, 257 de clerici și 157 membri ai Parlamentului.

#### CĂI FERATE PENTRU EUROPA

În acest timp, în întreaga Europă au început construcțiile de căi ferate, unele după modelul lui Stephenson, altele pe baza cercetărilor originale.

În Germania, introducerea căilor ferate a suferit o oarecare înfrîngere din cauza neîncrederii publicului, lesne de înțeleasă dacă se ține seama, de pildă, de avizul dat de Facultatea de medicină din Würzburg asupra căilor ferate: „Rapiditatea mișcării provoacă în mod necondiționat o îmbolnăvire a creierului, cu simptome asemănătoare delirului furios. În cazul în care călătorii ar dori totuși să înfrunte această primejdie, statul urmează să aprobe cel puțin pe privitorii, care, prin simpla urmărire a trenului în cursa sa nebună, capătă aceeași febră cerebrală. În acest scop, urmează a se îngrădi calea ferată de ambele părți cu un gard foarte înalt de scinduri!”

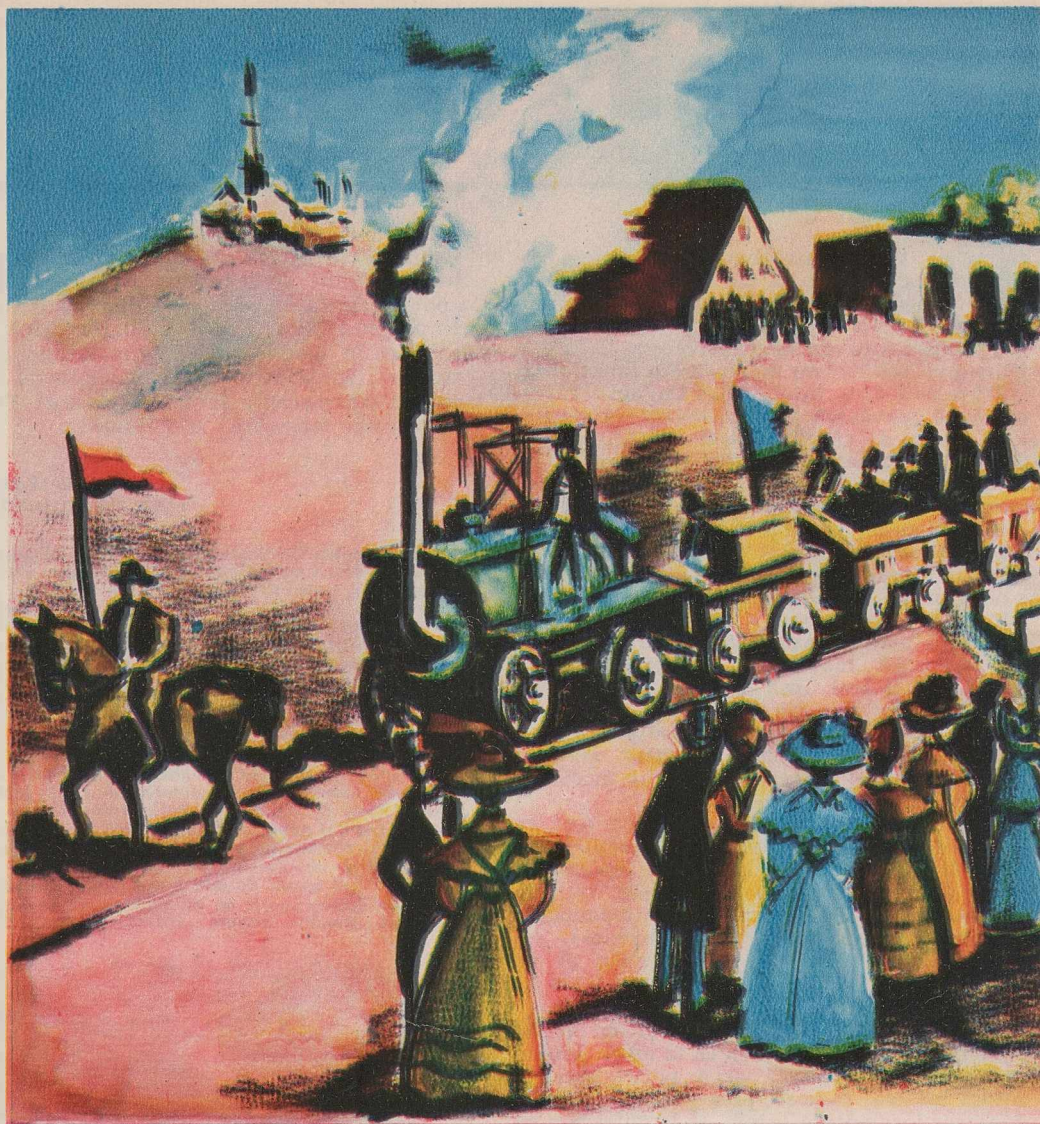
În Franța, prima cale ferată a fost inaugurată pe porțiunea Paris-Saint Germain (19 km). Linia s-a construit de-abia în clipa cînd baronul James de Rothschild a fost făcut atent de frații săi — dintre care unul se ocupa de căi ferate în Austria, iar celălalt în Belgia — asupra perspectivelor acestei „acțiuni”.

Cea de-a doua cale ferată, Paris-Versailles, creată tot sub controlul financiar al lui Rothschild, a prilejuit prima catastrofă feroviară din Franța. Locomotivele nu erau verificate înainte de cursă și, prin ruperea unui ax, s-a produs o deraiere urmată de un incendiu. Ușile cabinelor vagoanelor fiind încuiate — din motive de siguranță! — 73 de persoane și-au găsit moartea.

Totuși speculațiile în materie de căi ferate nu puteau fi tulburate de asemenea mici... întâmplări. Afaceri prospere se făceau în întreaga Franță.

Prințul Louis Napoleon — viitorul împărat Napoleon al III-lea — scria în 1845: „... Nimic nu mai atrage atenția în Franța, dacă nu este... cazan sau locomotivă”. Într-adevăr așa și era. La inaugurarea primei linii de interes național, cea de la Paris spre nord, spre Belgia, au luat parte 3.000 de invitați, printre care Lamartine, Victor Hugo, Alexandre Dumas, Prosper Mérimée, Théophile Gautier și Berlioz. Acesta din urmă venise însoțit de o mare orchestră. Farfurile banchetului (28.300!) au fost transportate, fricte, cu... trenul.

Dar nu numai în Franța ci și în Austria se putea câștiga... cite ceva, cu căile ferate. În 1836 guvernul



imperial a acordat finanțarului Solomon Rothschild concesiunea executării primei căi ferate — „Kaiser Ferdinand Nord Bahn”. Această cale ferată de mare importanță economică și strategică urma să lege Viena de Boemia. Înainte de a se bate primul cui, Rothschild a vîndut 12 milioane de acțiuni cu 15% peste valoarea nominală. Cînd, după cîțiva ani, prețul scăzuse la jumătate, chestiunea nu-l mai privea, deoarece guvernul însuși răscumpărase calea ferată, plătiind 5.000.000 de florini aur și terminînd singur lucrarea...

#### TERENUL GRATIS, IMPORTAȚIUNE — SLOBODĂ, STABILIREA TARIFEI — DUPĂ VOIE: VISTIERIA PLĂTEȘTE TOT

Sase ani după inaugurarea liniei Liverpool-Manchester, ideea introducerii căilor ferate începuse să se răspîndească și în Țările Romîne. Astfel gazeta „Muzeul Național” din 3 iunie 1836 scria: „Trăsurile care acum umbă cu aburi pe multe drumuri din Engllera, Franța și Germania transportază pe oameni și mărfurile cu o ușime care întinecă mintea de mirare, și ar socoti cinevaș că aceasta este un farmec. Și adevărat, cine nu s-ar minuna cînd vede că cu o căruță ce nu se trage de cai sau alte dobitoace, ci numai de puterea unor aburi de apă ce fierbe într-un cazan, face într-un ceas o călătorie care abia ar putea-o săvîrși în trei zile, pî picioare!”

Primele discuții în legătură cu înființarea eventuale a unor căi ferate avură loc în 1841 în Moldova, sub domnia lui Mihail Sturdza. În anul următor, la 14 februarie 1842, un anume inginer Marin adresează domnitorului o propunere fermă cerînd „acordarea unei concesiuni pentru înființarea unei societăți anonime pe acții ca să facă un drum fierat de-a lungul Siretului!”

Intrucît venitul acestei căi ferate nu ar fi fost prea sigur, inginerul Marin propunea să se sape alături și un canal în care să se pompeze apă din Siret, îngă care să se construiască 100 de mori.

Așteptînd ca această cale ferată să se împreune cu cea din Galiția, tracțiunea urma să se facă, pentru moment, cu cai. Concesionarul socotise că ar urma să primească de la stat — în afară de bani — terenul fără plată, în stăpînirea societății de la începutul lucrării, și încă... 5.000.000 de zile!

În Țara Romînească, primele încercări au loc sub domnia lui Stirbei Vodă. Se acordă o primă concesiune bancherului Maximilian de Haber, din Viena, în 1856, concesiune care n-a avut rezultate practice, întrucît, pînă la sfîrșit acesta nu s-a apucat de treabă.

Legea a fost totuși prezentată divanului țării și votată. Ea prevedea între altele: — Concesiunea se va da pe 99 ani — adică pînă în 1955! — și va fi exclusivă.

— Dacă, pe parcurs, se vor găsi mine de metale sau cărbune, acestea vor fi proprietatea concesionarului.

— Se acordă slobodă importațiune în Țara Romînească de orice materiale, fier, mașini și altele.

— Hotărîrea tarifei pentru transport de călători și mărfuri se lasă — pînă în 1955! — asupra d-lui Maximilian de Haber.

Pămîntul pe care urma să treacă calea ferată se dădea gratis constructorului, dar moșierii expropriați erau despăgubiți. În plus societatea urma să le plătească zece galbeni pentru dreptul de a avea bir (bufet) pe terenul cedat pentru gări...

De ce bancherul nu s-a apucat de treabă, nu se știe. Pentru popor a fost un adevărat noroc că afacerea nu s-a mai făcut, căci, după cum e lesne de înțeles, pe spinarea lui s-ar fi făcut țigul.

Dar și mai tîrziu s-au ivit pentru căile ferate din Țara Romînească și pentru cele din Moldova un mare număr de concesionari, care urmăreau să smulgă beneficii cît mai însemnate.

În Moldova, în 1861-1862, se propune și chiar se votează o lege concesionînd lui P. Mavrogheni (fost ministru de Finanțe și, în acel timp, vicepreședinte al Adunării Deputaților) și prințului Leo de Sapieha construcția și exploatarea unei căi ferate de la marginea de nord-vest a țării pînă la Dunăre.

Această concesiune, care prevedea condiții înbitoare, s-a acordat pe „numai”... 95 de ani.

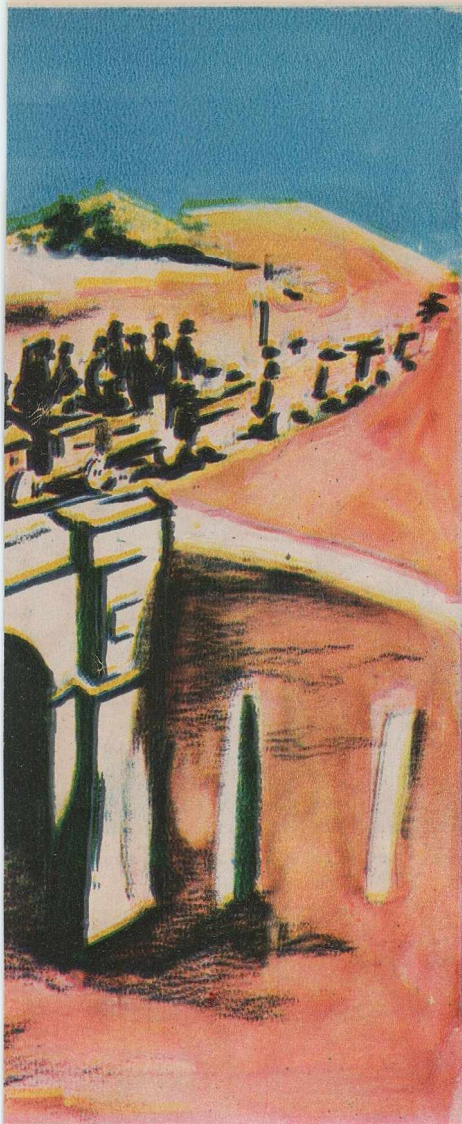
În același an obține o concesiune asupra căilor ferate din Muntenia un alt prinț: Bibescu Basarab Brîncoveanu care — coincidență! — era și el vicepreședinte al Adunării Deputaților!

În acest fel a continuat jocul deșănțat al concesiunilor pentru construcția și exploatarea căilor ferate. Antreprenorii străini în cădrășie cu demnitarii „patrioți” s-au întrecut, sau mai bine zis și-au dat mîna, pentru a jefui cît mai cu spor vistieria țării.

#### O ESCROCHERIE „REGALĂ”: AFACEREA STRUSSBERG

Una dintre cele mai faimoase escrocherii pe care le-a prilejuit construcția de căi ferate în țara noastră a fost cea cunoscută sub numele de „afacerea Strussberg”. În 1868 s-a acordat consorțiului condus de acest financiar prusac — protejat de compatriotul său, proaspăt importat ca domnitor sub numele de Carol I — concesiunea construcției unei mari rețele de drumuri de fier, guvernul romîn obligîndu-se să plătească, la capitalul investit de societate, o dobîndă de 7,5% după încheierea și recepționarea construcției. Consorțiul a căpătat dreptul să emită acțiuni, care însă puteau fi negociate numai pe măsură ce construcția avansa. Acțiunile și banii, păstrați





septembrie 1825. Pe linia Stockton-Darling-rece primul tren din lume. În minusculele vanele s-au instalat primii călători care folosesc, drept ca amuzament, noul mijloc de transport. Care-i rostul călărețului? Foarte simplu: el este omul împiecat de mișcare, primul om căruia îi încredințat vreodată... siguranța circulației pe calea ferată.

La toate pasajele de nivel se grăbise a veni numeroase grupe de săteni din unele învecinate, privind cu vie mulțumire și aplaudând trecerea trenului. Astfel relatează ziarele populare cursa inaugurală București-Giurgiu, din 1869. În ziua marșului, iar trecerea primelor trenuri pe această linie a avut loc și altfel de simțăminte. Așa s-ar zice, dacă ar fi fost o creație a șefului de departament S.I. Igiroșanu care, în lucrarea despre căile ferate apărută în 1904, vorbește următoarele: „În ziua din zile, scriitorul nostru I. Caragiale mi spune că pe când era copil, el a văzut pentru prima dată o mașină trecând pe lângă București-Giurgiu, de unde, a căzut jos”.

În safeul unei bănci „imparțiale” din Berlin, trebuiau manipulați sub controlul comisariatului special al guvernului român. Acest post a fost ocupat, pe rând, de un anume Ambron și de un anume Strege, ambii... demnitari prusaci de vază.

În aceste condiții, nu e de mirare că Strussberg, cu complicitatea băncii „imparțiale” și sub privirile protectoare ale „comisarului special”, a început să nu mai dea socoteală de banii cheltuiți. Ba, mai mult, a sustras aproape 7.000.000 de taleri aur pe care i-a folosit în speculații de bursă. Între timp, din cauza izbucnirii războiului franco-german, în 1870, valoarea acțiunilor Strussberg a scăzut la jumătate astfel încât consorțiul s-a trezit dintr-o dată cu casa de bani golită.

Soluția a fost găsită rapid. Guvernul român a fost poftit să plătească dobânda de 7,5% cu toate că numai 130 km de cale ferată fuseseră dați în folosință (provizorie!), iar diverse lucrări de amploare — poduri etc. — nici nu fuseseră începute. Guvernul român a refuzat plata, consorțiul a refuzat să continue lucrările și pînă la urmă părțile s-au găsit fața în față, înaintea unui tribunal, de asemenea „imparțial”... din Berlin.

Rezultatul: printr-o nouă convenție încheiată în 1872, guvernul român a fost obligat să plătească un surplus de 9.500.000 lei aur și să prelungească termenul de dare în folosință a căii ferate.

Trebuie să adăugăm că în cele din urmă, prin 1880, statul român a fost nevoit să termine construcția pe propria sa cheltuială, astfel încât consorțiul Strussberg s-a putut felicita pentru afacerea (citește: escrocheria) strălucită pe care o făcuse sub regală obla-duire.

#### PRIMUL DRUM DE FIER DIN ROMÂNIA

La nouă ani după darea în exploatare a celei mai vechi linii ferate din România, Constanța-Cernavoda (în vremea aceea Dobrogea făcea parte din Imperiul otoman), a fost inaugurată, în 1869, prima cale ferată de pe teritoriul Țării Române, linia București-Giurgiu, construită de un inginer și un financiar, englezi, John Staniforth și John Trevor Barkley, pe baza unei concesiuni acordate în septembrie 1865.

Este interesant de amintit că ultimii trei kilometri de cale ferată, adică de la intrarea în Giurgiu pînă în port, nu s-au construit de la început, deoarece guvernul primise o jalbă din partea a 400 de giurgiuveni — susținută în ajunul alegerilor de un candidat — care cereau ca drumul de fier să se oprească la barieră. „Altfel — spuneau ei — orașul ar fi prăpădit. Nici dirjarii, nici hangarii, nici alte întreprinderi n-au să se poată folosi de călătorii veniți pe Dunăre, care... au să se suie de-a dreptul în vagoane”. Pentru a sprijini pe candidat în alegeri, guvernul a admis cererea giurgiuvenilor și linia s-a oprit la barieră.

Cîteva luni înainte de inaugurarea căii ferate, președintele Consiliului Miniștrilor, D. Ghica, spunea în ședința parlamentului:

„Și astăzi concesionarul nu tăgăduiesc că le-am făcut un brillant cadou de 600.000 franci (rezultat din scurtarea liniei — n.a.) pentru alegerea unui deputat cam scump plătit și pe care l-am fi putut avea mai ieftin”...

Duminică 19 octombrie 1869 s-a făcut inaugurarea drumului de fier București-Giurgiu.

Iată cum descriu ziarul timpului această ceremonie: „Încă de la 9 dimineața, mai toate notabilitățile Capitalei, împreună cu familiile lor, au început a sosi la gara Filaret, unde hala principală precum și celelalte apartamente fuseseră decorate și împodobite spre a-i primi pe invitați.

La ora 10 jumătate un tren de onoare pavoază... în cap cu locomotiva „Mihal Bravul”, s-a avansat în hală și după aceasta invitații, luându-și locurile în tren, acesta a pornit spre Giurgiu în sunetul muzicilor.

... La toate pasajele de nivel se grăbise a veni numeroase grupe de săteni din comunele învecinate, privind cu vie mulțumire și aplaudând trecerea trenului.

Plecarea fiind la 10,34, sosirea la Giurgiu a fost la 12,15. Întregul traseu de 87 km s-a făcut cu cea mai mare siguranță, cu o viteză de 45 km pe oră.

... După o staționare de două ore în Giurgiu, ambele trenuri (din cauza mulțimii... notabilităților nu încăpuse toată lumea într-un singur tren și se mai formase unul, în cap cu locomotiva „Dunărea”—n.a.) s-au întors în București, cu aceeași siguranță cu care făcuseră drumul la ducere.

... Gara Giurgiu a fost mai cu seamă decorată cu mult gust și toată populația din oraș venise a saluta această sărbătoare”.

Din cauza neînțelegerilor asupra profiturilor, au avut loc, numai în prima perioadă a căilor ferate, 21 de procese. În zece ani, 1869-1879, diferiți concesionari străini au construit liniile Verești-Botoșani, Roman-Mărășești, Tecuci-Galați, Brăila-Buzău, București-Vîrciorova.

În 1879, existau în țară 1.230 km de cale ferată, dintre care numai liniile Iași-Ungheni (21 km) și București-Giurgiu (87 km) erau exploatare de stat, restul fiind concesionate capitaliștilor străini.

De-abia la 1 aprilie 1880, sub presiunea maselor, sînt anulate contractele concesionarilor, construirea și exploatarea căilor ferate intrînd în administrație românească — prin răsumpărare!

Imensa economie realizată prin aceasta — în afara veniturilor obținute direct din exploatare — o evidențiază de pildă faptul că la linia ferată Buzău-Mărășești, construită de inginerii români în 1879-1881, s-au cheltuit circa 93.000 lei pe km, în loc de 306.000 lei pe km, cum au pretins — și au căpătat în alte ocazii! — concesionarii străini.

Iată deci că încă din vremea aceea începuseră să apară în țară talente tehnice capabile de realizări importante. O dovadă strălucită în acest sens o oferă opera inginerului Anghel Saligny, care a construit marele pod de la Cernavoda, inaugurat la 14 septembrie 1895 — pe atunci cel mai mare pod din Europa. Tot el a fost primul care a folosit în țara noastră betonul armat în construcții.

★

Dezvoltarea căilor ferate a însemnat, după cum am văzut, mult zăbucium, multe căutări creatoare, dar și multe afaceri — îndeobște necurate. Răsfoind în continuare filele din această pasionantă istorie vom afla, de pildă, cum au căzut la învoială magnații căilor ferate Vanderbilt și Morgan, iar Gould s-a prăbușit; ce s-a întimplat după ce țarul Nicolae I a pus înțeleptul său deget pe harta Rusiei și alte întimplări.

A. COSTA  
Desene de Tia PELTZ

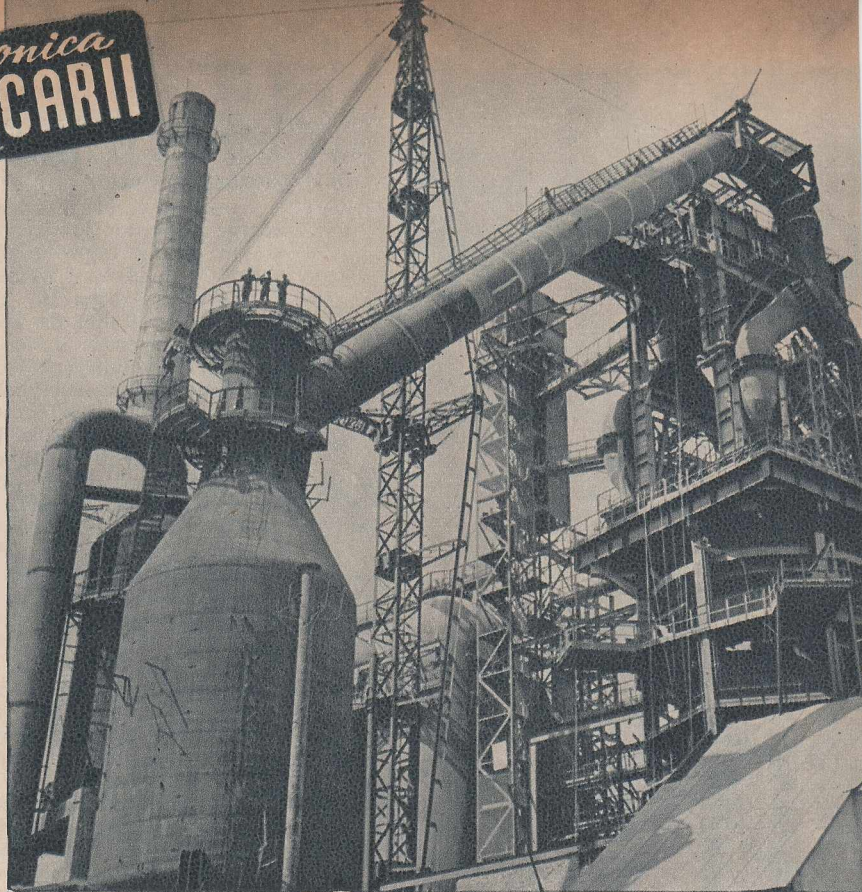






În zilele de 6 și 7 Iunie a.c. s-a desfășurat în sala „Uranus” din Capitală finala celui de-al XI-lea concurs al echipelor și formațiilor artistice ostășești. În fotografie: tabloul intitulat „Frați de arme”, prezentat în cadrul spectacolului echipei artistice „Albatrosul”.

Pe ogoarele G.A.S. Belciugatele (regiunea București), în urma lucrărilor de întreținere a porumbului efectuate la timp, se anunță o bogată recoltă.



Se ridică construcția noului furnal de mare capacitate (1.000 m<sup>3</sup>) al Combinatului siderurgic Hunedoara.

**SPORT**

**UN PLUS NECESAR: ORIENTAREA**

de C. CHIRIȚĂ

Săptămîna aceasta echipa noastră națională de rugbi a învins Italia cu 14-6. În pofida rezultatului, înfrînirea a scos la iveală câteva curențe care, din păcate, nu sînt noi. În primul și în primul rînd este vorba de ceea ce se numește orientare în timpul jocului. Despre acest lucru vrem să vorbim în materialul de față.

Italianii s-au prezentat în înfrînirea de la București cu o înaintare solidă, agresivă, foarte puternică în grămizile organizate sau spontane, cu tendința vădită de a cîștiga teren (prin tușe lungi sau scurte), de a pune jucătorii noștri în ofsaid și de a lăsa apoi transformările în seama unui mare specialist: Lanfranchi. Deși era cunoscută această metodă de joc a italienilor, deși de la începutul partidei a devenit evidentă, deși ea a dus la acel 3-0 cu care s-a încheiat repriza în favoarea italienilor, totuși timp de 40 de minute, pînă la pauză, adică pînă la începutul celei de-a doua reprize, jucătorii noștri au făcut, cu mici excepții, un joc de înaintare. Ambiție, surpriză, trac, nu știm ce s-a întîmplat cu rugbiștii noștri în cele 40 de minute. Cert este că nu s-au orientat, că nu au găsit și nu au oferit riposta cea mai bună, cea mai eficientă, cea mai simplă, cea mai indicată (cea pe care ziarele noastre au cerut-o insistent de atîtea și atîtea ori): jocul pe linia de trei sferturi. De ce au trebuit să treacă 40 de minute de crispare, de nervozitate, de confuzie, pentru a schimba metoda de joc? De ce a trebuit ca Penciu să greșească de 6 ori pentru a trece transformările în sarcina altui jucător? Oare sportivii noștri acolo, pe teren, sînt scutiți de orice efort de gîndire? Nu se pot orienta singuri? Trebuie neapărat să le vină pauza în ajutor? Dacă pînă la pauză rezultatul devine ireversibil? Lucrul acesta se poate întîmpla și s-a întîmplat de atîtea ori în sport. Cînd rugbiștii noștri au început să joace pe linia de trei sferturi, zecile de mii de oameni care au trecut prin atîtea emoții o repriză întreagă au văzut victoria — certă, strălucitoare, a echipei noastre. Ceea ce s-a și întîmplat.



Duminică seara în sala Floreasca, două din cele mai bune echipe de volei din lume — Rapid București și T. S. K. A. Moscova — și-au confruntat forțele pentru desemnarea cîștigătoarei pe anul 1962 a Cupei campionilor europeni la volei.

A fost un spectacol de o rară frumusețe, dinamic, emoționant. Am văzut — pentru a cita oară? — cum inteligența, agerimea, spontaneitatea pot face casă bună cu sportul.

La București a învins cu scorul de 3-2 echipa din Giulești. Mîine seară moscoviții vor admira — și aplauda — la fel ca și bucureștenii, confruntarea sportivă a două echipe de volei care se numără printre cele mai valoroase din lume.

Indiferent de echipa cîștigătoare, cele două meciuri de volei de la București și Moscova vor rămîne niște evenimente sportive memorabile.



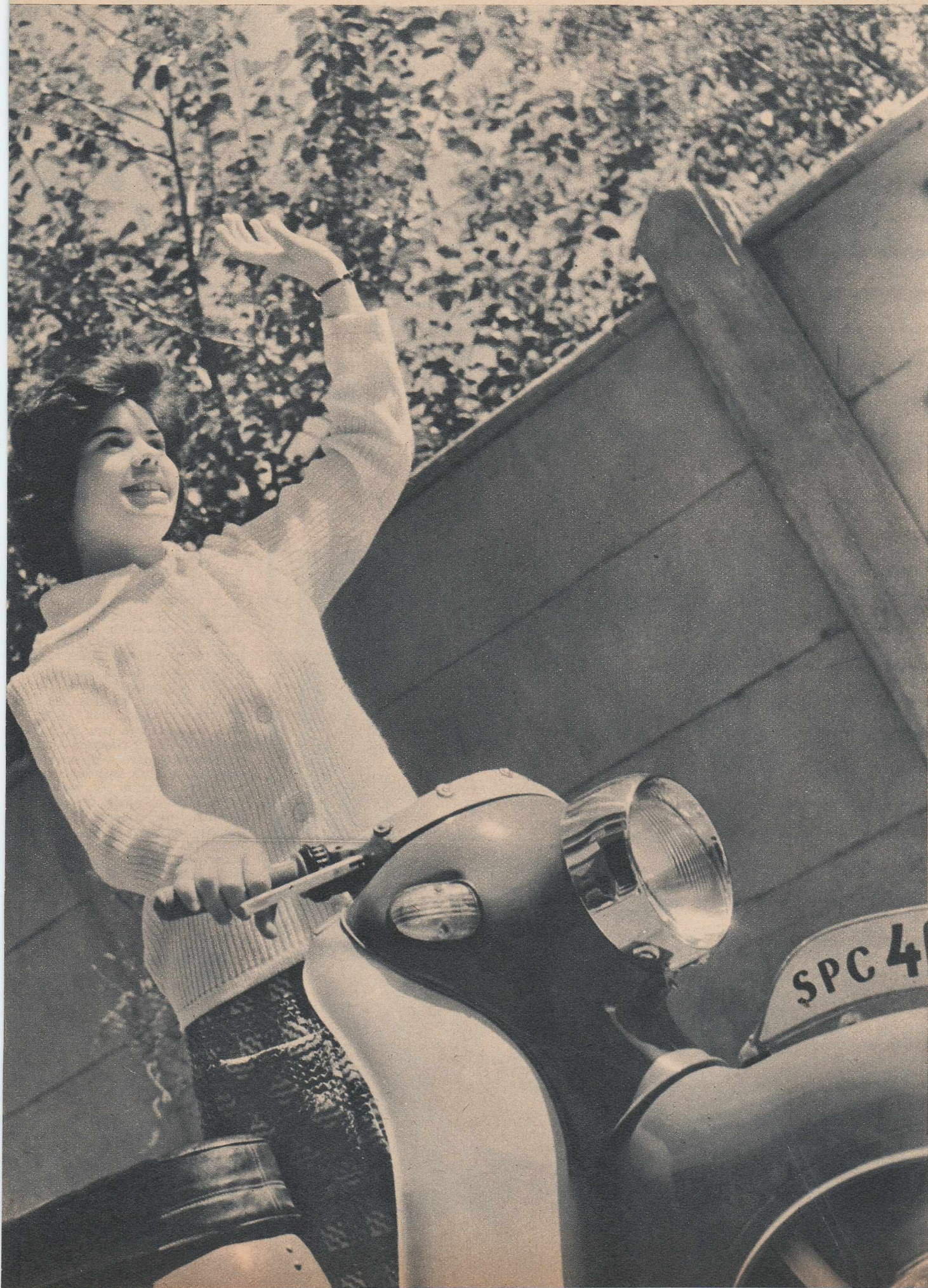
Un aspect din timpul adunării reprezentanților mișcării pentru pace din R. P. Romîna, care a avut loc recent la București.

Duminică trecută, în parcul „8 Mai” din Capitală. Pe estradă, formația de muzică ușoară și populară a Combinatului de cauciuc Jilava.



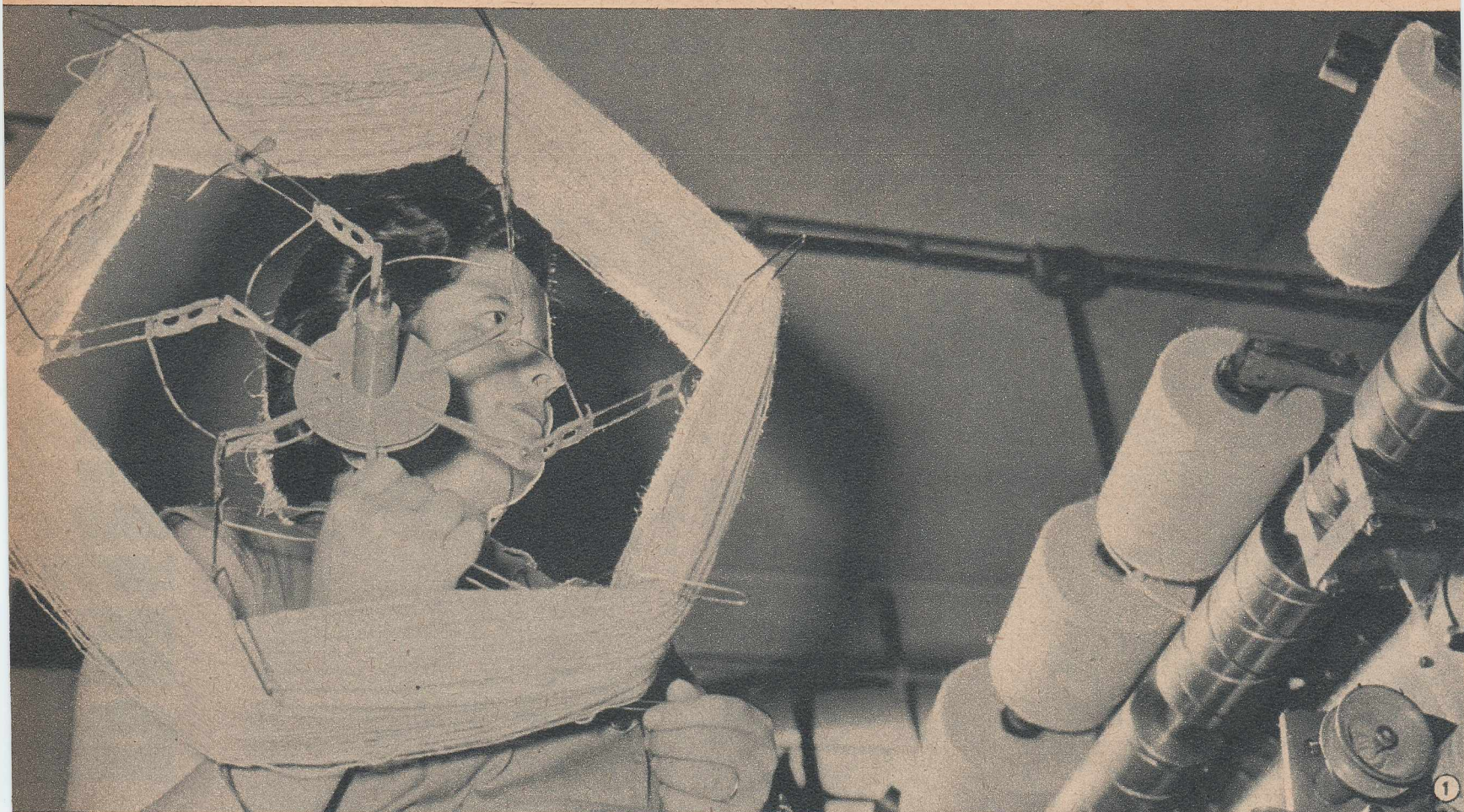


Vă plac, desigur, jerseele acestea din fotografiile noastre. Au o linie modernă, tușeu plăcut, iar culorile cuprindeți-le cu imaginația între albastrul cel mai blînd și galbenul ca mierea.



**porțind de la chimie T**





De fapt, toate aceste atribute sînt, în felul lor, un elogiu indirect adus... petrochimiei. După cum se știe, aceasta furnizează materia de bază a rolanului, produsul sintetic ce înlocuiește tradiționalul fir al mioarelor. Iar jachetele noastre nu sînt decît cea mai recentă demonstrație a virtuților rolanului. La reușita aceasta și-au dat mîna lucrătorii care transformă produsele chimice în fir și industria de tricotaie care dă viață acestui fir.

Astăzi am pătruns cu aparatul fotografic în laboratorul de creație al muncitorilor de la fabrica „Tinăra gardă” din București, pentru a urmări drumul acestui nou și capabil înlocuitor al lînii: firul de rolan. „Laborator de creație” nu este, în cazul de față, doar o comparație. Aici, în secțiile fabricii „Tinăra gardă”, se lucrează cu mașini moderne, de dimensiuni mici, vopsite în culori odihnitoare, încît impresia de laborator se formează încă de la început.

Firul intră în lucru printr-un mic popas: de pe o rozetă ca cea din fotografia nr. 1, el este tras pe bobine. Mașinile de depănat execută în același timp încă două operații: curățirea și parafinarea (pentru mărirea rezistenței).

Cunoștința cu „războiul de țesut” (fotografiile 2 și 3) înseamnă pentru firul de rolan adevărata intrare în viață. Înainte însă ca bobina să se desfășoare, acestor mașini li se face o pregătire specială: potrivirea acelor în funcție de fiecare tip de țesătură în parte. Operația cere o atenție deosebită în cazul modelelor moderne, cu o lucrătură bine reliefată.

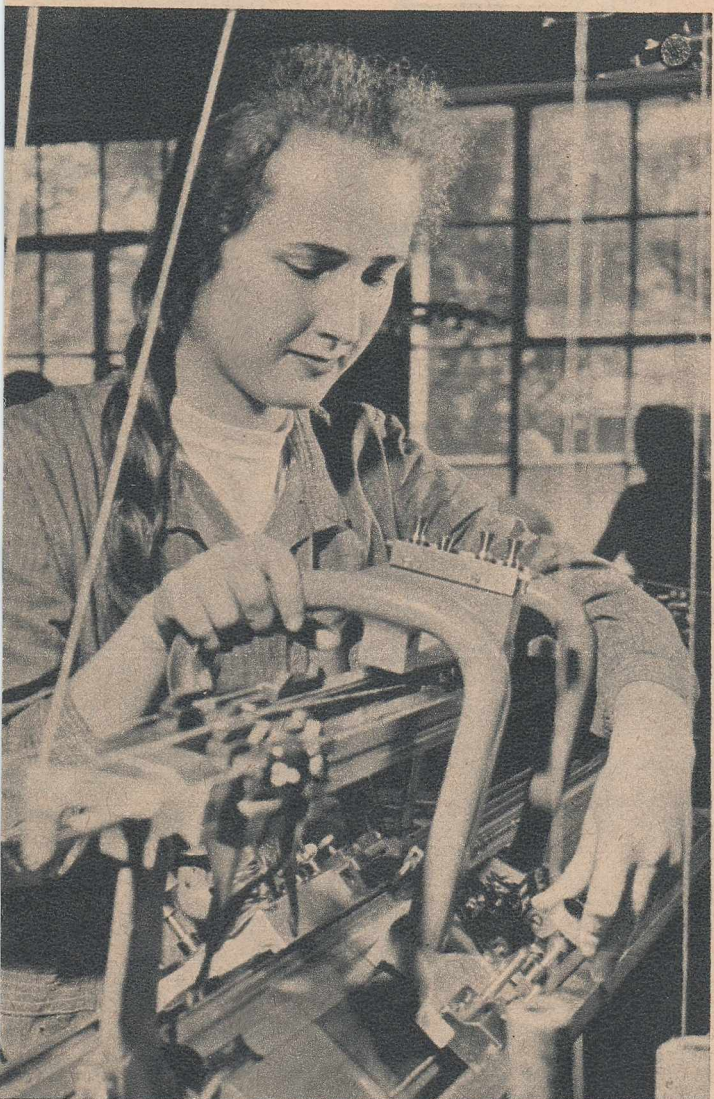
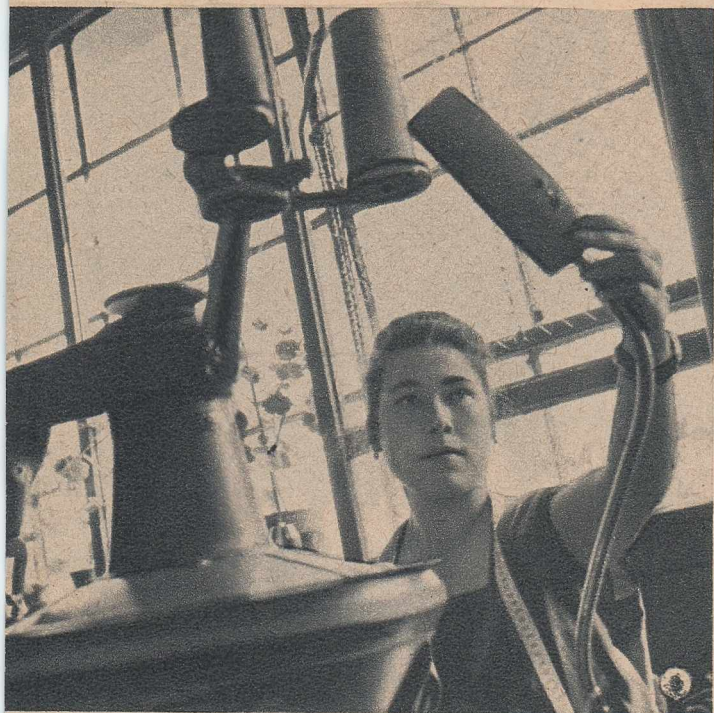


După ce trece prin faza croitului, tricotaajul de rolan, înainte de a fi încheiat, ajunge pe mașina ce o vedem în fotografia nr. 4. Mașina se numește *kett* și execută una din operațiile finale: aplicarea marginilor jerseului. Acest *kett* înlătură imaginea clasică a mașinii de cusut, cu nelipsita pedală și capacul din lemn lustruit. Nu ne gîndim neapărat la eleganța celor două mici tuburi fluorescente sau la măsura acoperită cu poliesteri, atașate de mașină pentru a procura muncitoarei lumină suficientă și comoditate. Avem în vedere, în primul rînd, piesa principală a mașinii, un dispozitiv cu ace dispuse circular încît să poată îndeplini una din pretențiile țesăturii de rolan: o îmbinare elastică, fină, care să dea o linie frumoasă, degajată, întregii jachete (așa cum se observă în fotografia 5).

★

Începînd din primul semestru al acestui an, colectivul de muncă al fabricii de tricotaie „Tinăra gardă” din București a trecut la producerea în serie a tricotaajelor din rolan. Primele modele apărute pe piață la jumătatea semestrului au dovedit din plin calitățile firului de rolan, care, în întrecerea neoficială cu lîna, pare să dețină, în domeniul tricotaajelor, două avantaje serioase: o mai mare capacitate de a prinde în fibră transparența nuanțelor pastel și mai multe posibilități de obținere a firelor voluminoase. Amîndouă sînt atribute de seamă ale modei actuale. Toate aceste calități ale rolanului, beneficiînd de sîrguința și talentul mun-





citoarelor, muncitorilor și creatorilor de modele de la „Tinăra gardă”, au dus la cele 40 modele de tricotate desfăcute pînă acum în magazine. După cum era de așteptat, noile produse au cucerit fără nici un efort unanimi-

tatea cumpărătorilor, mai precis a cumpărătoarelor. Pe semestrul al II-lea colectivul fabricii s-a angajat ca, paralel cu creșterea productivității muncii, să mărească numărul modelelor la 50. Într-o singură lună se produc pes-

te 20.000 bucăți de tricotate din noile modele. Printre acestea sînt incluse și veste și pulovere bărbătești, căciulițe și fulare pentru copii.

În ansamblul modelelor noi este loc însă pentru o varie-

tate mai accentuată de la un tip de tricotate la altul. Ea n-ar face decît să pună și mai mult în valoare frumusețea firului de rolan.

**Magda MIHĂILESCU**  
Fotografii de Eugen IAROVICI



## SPECTACOLUL

Cariera mea ...artistică a început puțin după ce am împlinit un an și am început să spun primele cuvinte. Pe atunci mi se incredințau roluri simple: să strig „bau” cînd mătușa Saveta mă chema pe nume: „Dandu!”; să cer „apă” și „papă” cînd mi se arăta o cană sau o farfurie. Cu timpul, din figurant am devenit actor, din actor m-am transformat în colectiv dramatic, iar acum, la doi ani și jumătate, sînt un adevărat... spectacol. Joc totdeauna în fața unui public numeros și uneori mă repet pe mine însumi de mai multe ori pe zi.

Mai mult nu vă pot spune despre mine căci, iată, s-a adunat publicul. Astăzi mătușa Saveta primește musafiri. Iată-i strînși în jurul meu așteptînd ridicarea cortinei: cele două surori ale mătușii, fiicele lor cu soțul, vecinul nostru de apartament cu soția și o nepoată a soției. Dar cortina s-a ridicat, spectacolul începe.

— Cum o cheamă pe tanti? — mă întreabă mătușa Saveta, arătîndu-mi-o cu degetul pe vecina de apartament.

După cerințele rolului ar trebui să răspund „Zizicuța” (de la Lizicuța) și, dacă m-aș conforma, toți ar rîde, ar bate din palme, iar „Zizicuța” m-ar săruta. Dar sînt atît de plătisit și n-am nici o poftă de spectacol. Așa că nu scot nici un cuvînt.

— Dandule, ce-i cu tine? — mă întreabă mătușa, intristată de trădarea mea. N-o mai cunoști pe tanti?

— Se vede că m-a uitat! — constată „Zizicuța”, în timp ce surorile mătușii își fac semne al căror înțeles îl cunosc:

surorile pretind că sînt „înapoiat cu vorbirea”, că nepoții lor au vorbit mai devreme și „îngrijorate” mă birfesc pe unde apuca. Iar acum tăcerea mea le confirmă constatările pesimiste.

Mătușa Saveta vede semnele, ceea ce îi sporește forțele... regizorale:

— Dar pe nenea cum îl cheamă?

Vecinul își netezește mustața și se strîmbă binevoitor: trebuie să gunguresc „Lululuțu!” Dar tac chitic.

Spectacolul nu merge de loc. Mătușa e disperată, spectatorii enervați, surorile bucuroase și compătimitoare.

Mătușa scoate colacul de salvare:

— Dar pe mine știi cum mă cheamă?

Asta-i bună! Cum să nu știu? Care din cei de față se putea îndoi că o cunosc? Nu le spusese numele de zece, de o sută de ori? Nu le arătasem tot de atîtea ori unde sînt ochii, nasul, urechile? Cum citește tăticu' ziarul, cum croșetează mătușa, cum fac pîsica, automobilul, cocoșul, tramvaiul? Nu mă produsese acum o săptămînă cu numărul de forță al spectacolului: „Ce marcă are mașina asta, Dandu?” — „Coda (Skoda)!” De vreau să mă joc sau să alerg, eu trebuie să fiu oricînd gata să-i distrez! Ce sînt? Placă de patelefon? Jucărie cu cheiță? Papagal? Cel mai nimerit lucru în situația de față este să izbucnesc în plîns!

Ceea ce și fac!

Greu e să fii... actor la doi ani și jumătate!

Dandu

Pl. conf. SEN Alexandru

## AGENDA

Potrivit unei vechi tradiții, senatul universității St. Andrews din Scoția a acordat unui grup de savanți și scriitori titluri onorifice. În fotografie îl putem vedea pe scriitorul sovietic academicianul Mihail Alexandrovici Șolohov, primind din partea studentei Christine Frazer o scrisoare de felicitare scrisă în limba rusă, cu prilejul acordării titlului de Doctor Honoris Causa al Universității din St. Andrews. Mihail Șolohov



este primul scriitor sovietic care primește titlul de doctor al unei universități engleze, după ce în 1879 universitatea din Oxford a acordat un titlu asemănător lui I.S. Turgheniev.

Konstantin Paustovski, renumitul povestitor sovietic, a împlinit 70 de ani. Cărțile acestui scriitor



foarte iubit în Uniunea Sovietică și peste hotare sînt așteptate întotdeauna cu îndreptățită nerăbdare. În opera lui Paustovski, pătrunsă de o nețărmurită dragoste de patrie, natura și peisajul rus ocupă un rol important.

În iulie 1962 se împlinesc 50 de ani de la inaugurarea muzeului „Căsuța lui Lermontov”. În această clădire de la poalele muntelui Mașuka, marele poet rus și-a trăit ultimele zile. Într-un singur an, în 1961, muzeul a fost vizitat de 170.000 de cetățeni.



Într-una din sălile muzeului a fost expusă macheta căsuței (în fotografie), așa cum arăta în cel de-al treilea deceniu al secolului trecut.

La Casa centrală a ziaristilor din Moscova s-a deschis o expoziție de fotografii artistice care se bucură de mult succes. Exponatele aparțin fotoreporterului Dmitri Baltermanș, de la revista ilustrată „Ogoniok”, considerat drept unul din maștrii genului.

În urmă cu câțiva ani Dmitri Baltermanș ne-a vizitat țara, surprinzînd aspecte din viața și realizările poporului nostru. Multe din aceste fotografii au apărut în revista „Ogoniok”.

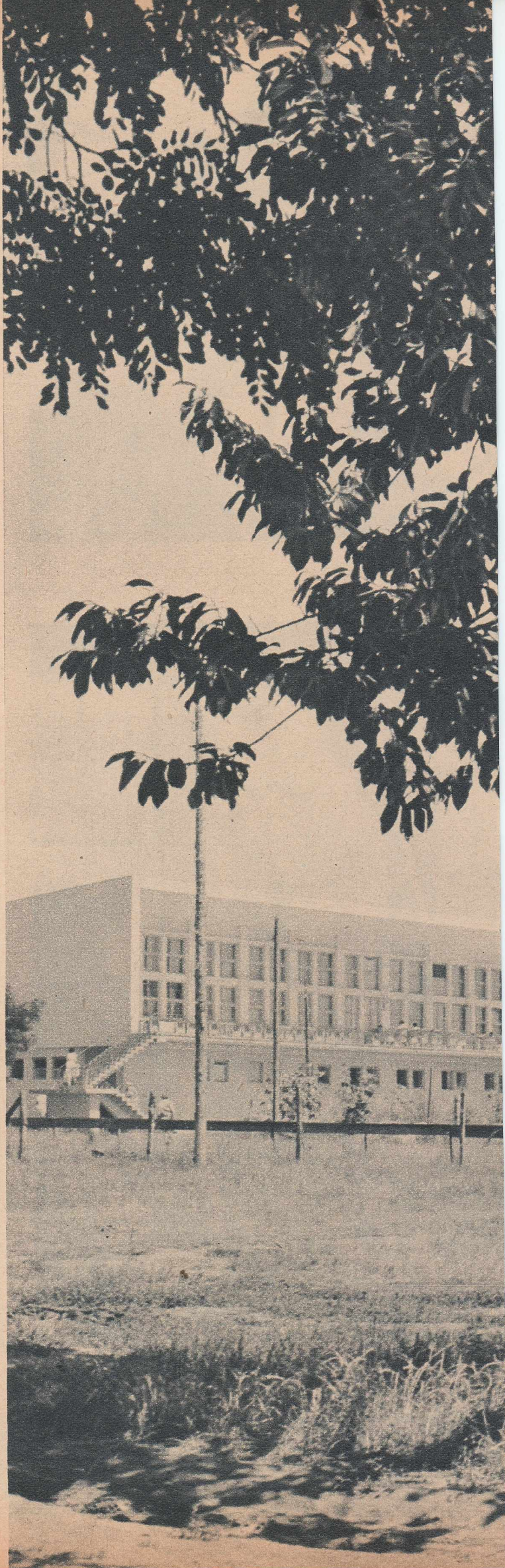
Tînăra actriță Nina Drobișeva, pe care am văzut-o în filmul „Cer senin” al



regizorului Grigori Ciuhrai, interpretează în momentul de față rolul țarului din Șamahan, în spectacolul „Povestirile lui A.S. Pușkin” pus în scenă la „Teatrul tinerilor spectatori” din Leningrad



Cîntărețul popular azerbaidjan „așug”-ul Ibrahim Garaciogli, vestit poet oral, a împlinit de curînd 100 de ani, ceea ce a prilejuit sărbătorirea sa de către populația orașului Kirovabad.





Cine va recunoaște în această imagine veche Amara din cîmpia Bărăganului, îmbicsită de praf și toropită de soare?

# unde și cum ne petrecem concediul?

**P**atru reprezentanți ai unor foruri care se ocupă de organizarea concediilor oamenilor muncii din țara noastră au luat parte la discuția inițiată de revista „Flacăra”. Întîlnirea a fost organizată pentru a veni în întîmpinarea numeroaselor întrebări pe care ni le-au pus cititorii în scrisorile trimise redacției. An de an sporește numărul celor care pleacă la odihnă sau la tratament balnear pentru întărirea și refacerea sănătății. În stațiunile de pe litoral și de la munte sute de mii de oameni își petrec concediul. Numărul mereu crescînd al acestora pune evident probleme noi de organizare, repartizare și servire. Care sînt deci nou-tățile în aceste domenii? Iată întrebarea în jurul căreia s-au desfășurat convorbirile pe care le relatăm în paginile de față.

**Redacția:** Este un fapt arhicunoscut că în țara noastră sînt unele stațiuni care, datorită factorilor naturali — climă, ape etc. — ajută la tratamentul a numeroase maladii. Am vrea să știm însă dacă în anul acesta oamenii muncii nu vor putea merge în stațiuni noi sau mai puțin cunoscute?

**Gh. Răduță** (șeful Sectorului organizarea odihnei și tratamentului balnear din C.C.S.): Sînt unele stațiuni de interes local — peste 70 — care multă vreme au fost trecute cu vederea. Condițiile climatice, izvoarele de ape minerale dau posibilitatea efectuării tratamentului bolilor digestive, reumatismale etc. în condiții cel puțin asemănătoare cu cele din localitățile balneare de interes general. Mă refer la Tinca (reg. Crișana), indicată pentru bolile aparatului locomotor și ale sistemului nervos periferic; Geoagiu-Băi (reg. Hunedoara), pentru boli ginecologice etc.; Malnaș-Băi (reg. Brașov), pentru afecțiuni gastro-intestinale și maladii ale căilor biliare; Păltiniș...

**Redacția:** După cîte știm, stațiunea de munte Păltiniș e mai mult un punct de atracție pentru turiști.

**Gh. Răduță:** Pină acum așa era. Dar după părerea specialiștilor, factorii microclimatici din Păltiniș sînt foarte favorabili în tratarea asteniilor și a formelor ușoare de hipertiroidii. Asta din punct de vedere medical. Bineînțeles, Păltinișul este înainte de toate o așezare plină de farmec — cu un peisaj minunat, cu un aer reconfortant — care poate oferi un concediu plăcut. De aceea pentru prima oară în acest an C.C.S. va face trimeri organizate și în această stațiune, ele însumînd pe serie cam 75% din capacitatea stațiunii.

Folosirea condițiilor de microclimă din localitățile de munte a constituit obiectul unui studiu care este coordonat de Institutul de balneologie și fizioterapie. Pe baza concluziilor acestui studiu se vor putea lua măsurile cele mai indicate în vederea reprofilării, permanentizării și dezvoltării unora dintre stațiuni. La Sinaia, de exemplu, la indicația specialiștilor, s-a amenajat un sanatoriu balnear permanent — dotat cu 350 de paturi — pentru tratarea nevrozei astenice.

**Dr. Sergiu Ștefănescu** (director în M.S.P.S., Direcția balneoclimaterică): Pentru că veni vorba de viitoarea dezvoltare a stațiunilor, vreau să amintesc lucrările care se fac pentru sporirea debitelor de ape de tratament. Recent, la Borsec au fost terminate lucrările de recaptare a izvoarelor de ape minerale „Principal”



Băile „1 Mai”, regiunea Crișana. Bazinul cu valuri artificiale în care copiii cu sechele postpoliomielitice fac un indicat tratament de recuperare a forței musculare.

și „Republica”. La Lipova se vor încheia curînd forările în vederea captării unui izvor de ape carbogazoase. Avem multe ape minerale prețioase, care riscă să se piardă pînă cine știe cînd. Prin măsurile luate se vor scoate la suprafață ape cum sînt cele ale izvorului 24 de la Olănești, deosebit de importante în bolile renale, sau ca cele de la Biborțeni și Bivolari.



**Redacția:** La Biborțeni n-au existat pînă acum amenajări?  
**Dr. Sergiu Ștefănescu:** Apele minerale de la Biborțeni au fost folosite mai ales pentru îmbute- liere. Debitul redus nu a permis organizarea unei stațiuni. Foră- rile care se fac, noile captări vor deschide fără îndoială, în- tr-un viitor apropiat, perspective balneare mai largi localității...

Dar să ne întoarcem la lucrările care sînt gata. O să fiu iertat dacă voi abuza de cifre. Prezentarea literară o las pe seama dv., a gazetarilor... Față de numărul sporit de oameni ai muncii care merg la odihnă sau la tratament s-a impus și extinderea bazei materiale. De aceea, în acest an, în multe stațiuni au fost date în folosință noi obiective balneare. Iată-le: în Eforie-Sud un complex de 560 locuri și noile băi de nămol în aer liber; la Olănești un bloc alimentară cu o capacitate de circa 700 de persoane pe serie și un complex comercial; la Amara un complex sanatorial cu peste 200 locuri; la Călimănești un sana- toriu cu circa 200 de locuri. De- spre ultimele construcții de la Mamaia a scris chiar revista „Fla- căra”, așa că...

**Redacția:** Există o stațiune pe care nici prospectele O.N.T., nici dv. n-ați amintit-o: Vatra Dornei...

**Dr. Sergiu Ștefănescu:** Noută- țile din Vatra Dornei sînt... în curs de realizare. În această sta- țione este în stadiul finisării un mare complex hidroterapeutic. Iar în perspectivă, construirea unui pavilion de cazare de circa 300 locuri.

**Redacția:** Cîțiva cititori ne-au informat că în stațiunea Căciulata sînt dificultăți în legătură cu debitul redus al unui izvor foarte valoros: „Căciulata I”. Am vrea să știm ce măsuri s-au luat?

**Dr. Sergiu Ștefănescu:** Captarea inițială — foarte veche — a ace- stui izvor a fost greșită și azi el este pe cale de dispariție. Toate eforturile pentru amenajarea lui n-au dat rezultate. Dar subsolul locurilor este destul de bogat în ape minerale, așa că lucrările de foraj au dus la descoperirea unui nou izvor — Căciulata II — care se aseamănă în compoziție chimică cu celălalt. Un izvor identic cu Căciulata I, cu un debit mare, s-a descoperit la 2 km, la Bivolari. Dar Căciulata I poate fi înlocuit în anumite cazuri de izvoarele Păușa I și II de pe malul stîng al Oltului. Sînt în curs de realizare măsuri pentru ca apele acestor izvoare să fie trans- portate, prin conducte, chiar în stațiunea Călimănești.

**Redacția:** Am dori să ne spu- neți cîteva cuvinte despre asis- tența medicală în stațiuni.

**Dr. Sergiu Ștefănescu:** Minis- terul Sănătății și Prevederilor Sociale acordă o mare importanță acestei probleme. În stațiunile de pe litoral, de exemplu, în acest an își vor petrece concediul circa 200.000 de persoane, adică popu- lația unui oraș mare. În afară de unitățile medicale existente, în vara acestui an vor funcționa încă 5 policlinici balneare. Nu- mărul medicilor va fi sporit de la 32, cîți existau în sezonul de iarnă, la 223, iar cadrele medii sanitare vor crește de la 46 la 540.

**Redacția:** Numeroși cititori ne-au întrebat în scrisorile lor ce măsuri s-au luat pentru a se asigura un meniu cît mai variat...

**Dr. Sergiu Ștefănescu:** Pot să relatez următoarele: s-au făcut rețetare pentru 2.000 de preparate. Deci varietatea mîncărurilor este asigurată. În plus, anul acesta vor lucra pentru prima oară în stațiuni și un număr mai mare de asistente medicale specializate în alimentația dietetică.

**Redacția:** Ce posibilități există ca un salariat care pleacă cu un bilet de odihnă să-și ia și familia?

**Gh. Răduță (C.C.S.):** Cei care obțin bilete de odihnă sau tra- tament prin C.C.S. la cerere vor putea obține, pe baza unor tichete speciale, în limita locurilor dis- ponibile în seria respectivă, bilete de la O.N.T.-Carpați pentru mem- brii familiei.

**Redacția:** V-am ruga să ne spu- neți ce posibilități oferă O.N.T. oamenilor muncii care vor să-și petreacă concediul pe cont pro- priu?

**Gh. Mateescu (director adjunct la Direcția turism intern din O.N.T.-Carpați):** Noi contăm anul acesta, după cum este și firesc, pe un număr sporit de cereri. De aceea O.N.T.-Carpați va asi- gura cu 7.500 mai multe locuri față de 1961. Oamenii muncii vor avea posibilitatea să se odih- nească în stațiuni mai puțin frec- ventate, dar foarte pitorești, cum sînt: Valea Vinului, Rodbav, Cheia, Ocnița, Bălțătești etc. și, fără îndoială, pe litoral și în loca- litățile de munte binecunoscute. În forma de organizare există o noutate. În colaborare cu Mi- nisterul Transporturilor și Tele- comunicațiilor, începînd din acest an s-au luat măsuri ca, o dată cu biletul de odihnă să se emită și legitimația de călătorie.

În ultimii ani formele de odihnă sînt multiple. În întîmpinarea cerințelor noi, asigurăm și anul acesta mijloace pentru ca un nu- măr cît mai mare de oameni ai muncii să-și poată petrece conce- diul făcînd excursii în diferite puncte ale țării. Pe Dunăre — în luna septembrie — se organizează călătoriile cu cele mai moderne

vase: motonavele „Carpați” și „Oltenița”, pe itinerarele: Giur- giu-Sulina, Galați-Sulina. Prin O.N.T.-Carpați se vor putea vizita punctele turistice unde se află importante realizări ale regi- mului nostru: Bicazul, Săvi- neștiul, Roznovul etc. Dacă în 1960 numărul participanților la excursiile O.N.T. a fost de 580.000, în 1962 el va fi, probabil, de peste 1 milion.

**Redacția:** Ce acțiuni distrac- tive și educative va iniția O.N.T.-Carpați în stațiunile de odihnă?

**Gh. Mateescu:** În primul rînd trebuie să amintim excursiile al căror obiectiv va fi minunatul monument al naturii care este Delta Dunării. Apoi „tururile litoralului”, cum le numim noi, prilej de cunoaștere a perlelor balneare de pe țărmul Mării Negre. Curiozitatea multora se îndreaptă și spre vechile cetăți și comori ale artei antice descoperite pe litoral. De aceea O.N.T.-Carpați orga- nizează excursii care sînt nu numai distractive, dar în același timp și instructive și care cuprind în itinerar lor vizitarea ruine- lor vechiului Callatis (Mangalia de azi), a cetății Histria, a mozaic- ului colorat de la Constanța și a recentelor descoperiri arheologice. În celelalte localități balneare, O.N.T. în colaborare cu casele de cultură vor organiza excursii în împrejurimile stațiunilor și vizitarea marilor orașe din apro- pier.

**Redacția:** În vara aceasta va exista un număr sporit de trenuri spre principalele localități bal- neare?

**D. Petrovici (șef de serviciu în Direcția generală a căilor fera- te din Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor):** Din son- dajele și studiile noastre privi- toare la cerințele estivale n-a reieșit necesitatea de a introduce deocamdată trenuri pe rute noi. A rezultat însă nevoia ca pe rutele „clasice” să se aducă substanțiale îmbunătățiri. Cerința a devenit stringentă mai ales pentru litoral. După experiența anului trecut noi am asigurat două trenuri directe spre Constanța, de la Cluj și Ga- lați, iar un număr de 2, 3 sau 4 vagoane directe (tot pentru lito- ral) de la Timișoara, Reșița, Cra- iova, Suceava, Iași, Tg. Mureș și Brașov, toate aceste vagoane fiind atașate la trenuri accelerate.

**Redacția:** Numărul trenurilor care pleacă din București spre litoral va spori?

**D. Petrovici:** Da. În mod nor- mal circulă 4 perechi de trenuri accelerate și 4 perechi de trenuri personale. Ca să asigurăm vîrfurile de trafic — sfîrșitul și începutul săptămînii, zilele care coincid cu capetele de serii — vor mai

circula un tren rapid, două trenuri accelerate și un tren de persoane.

**Redacția:** În ultimii doi ani s-au extins excursiile de lungă durată, o formă activă de odihnă care oferă un concediu plăcut și variat. C.F.R.-ul pune la dispo- ziția amatorilor de asemenea excursii bilete în circuit. Ce nou- țăți am putea transmite cititorilor noștri în acest domeniu?

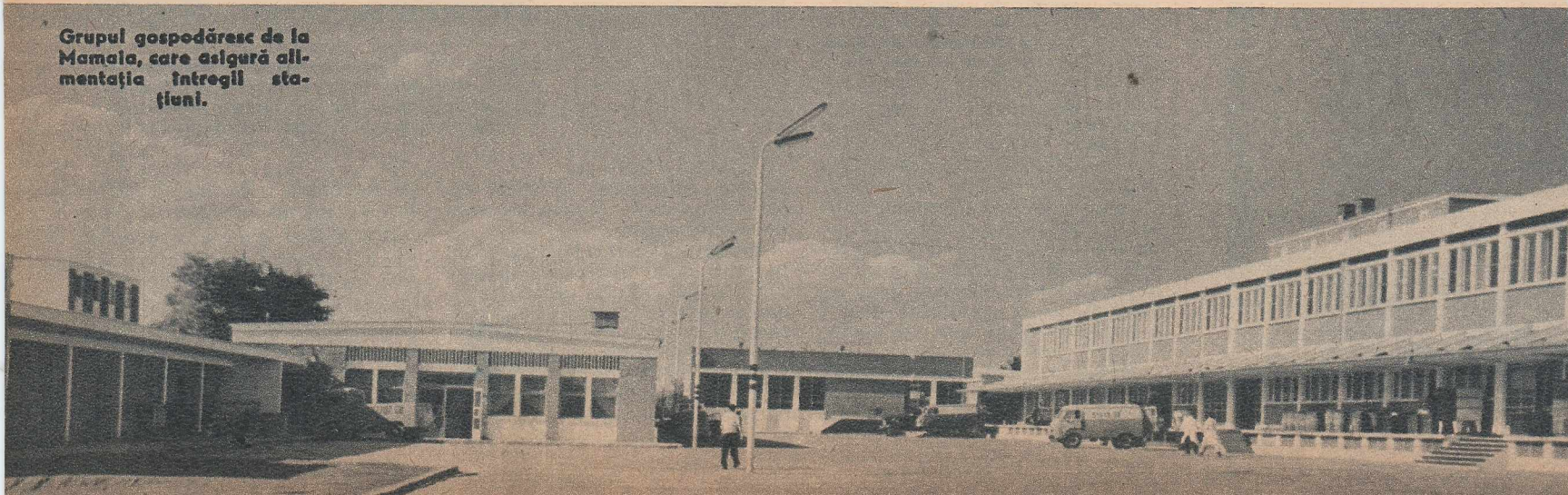
**D. Petrovici:** Biletele în circuit au ajuns să fie foarte mult solici- tate. Ele oferă și avantaje deose- bite: 10-40 la sută reducere față de costul călătoriei cu bilete obiș- nuite. În vara aceasta noi am mers în întîmpinarea dorinței celor care solicită aceste bilete, mărin- d pînă la 6 numărul de persoane pe care poate să-l cuprindă un grup de excursioniști. Spre deosebire de anul trecut, biletele în circuit vor putea fi folosite pentru ambele clase, vor fi valabile atît la trenu- rile accelerate cît și la cele de persoane și, în sfîrșit, ele se vor putea elibera pentru familii în- tregi, copiii beneficiind de reduce- rea respectivă. Cum turismul a luat o mare extindere, C.F.R.-ul a venit și cu o altă înlesnire: emi- terea de bilete în circuit pentru distanțe mai mari de 2.300 km, distanța cea mai lungă pentru care e alcătuit tariful nostru normal. S-a luat această hotărîre pornind de la premisa că mulți vor dori să facă înconjurul țării. Și cu siguranță că amatorii nu vor lipsi. Iată și o dinamică a soli- citanților de bilete în circuit: 1960: 17.939 de călători; 1961: 49.992; 1962: primul trimestru 2.412, adică de 9,6 ori mai mulți ca în perioada corespunzătoare a anului 1960 (252 călători).

★

Plecînd la munte sau la mare, oamenii muncii vor găsi anul acesta stațiunile înnoite, moder- nitate și mai bine utilizate. Capa- citatea de cazare a stațiunilor a fost simțitor mărită, a crescut gradul de înzestrare și confort al vilelor. Pentru ca oamenii muncii veniți la odihnă să-și petreacă timpul destinat recreării cît mai plăcut, la cluburile sta- ționilor s-au pregătit bogate pro- grame la care își vor da concursul formațiunile artistice și teatrele regionale sau cele din Capitală. Pe litoral, de exemplu, sînt pro- gramate turneele a 33 instituții artistice.

Expoziții de artă plastică și decorativă, dezbateri pe marginea unor cărți noi, audiții muzicale, concursuri-ghicitoare, întreceri sportive etc., iată doar cîteva din multitudinea manifestărilor cul- turale și de agrement care vor face în stațiuni odihna mai plăcută.

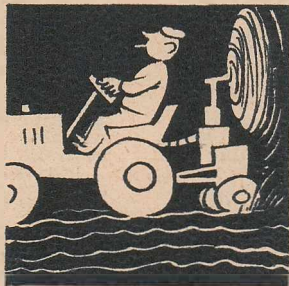
Grupul gospodăresc de la Mamaia, care asigură alimen- tația întregii sta- ționi.





**Semănătoarea pneumatică**

„Dormiți cu geamul deschis! Aerisiți-vă casa!” — vă spun doctorii. Agitându-și aripile păsările „ventilează” cuibul în care le stau puil. Albinele



introduc aer curat în stupi, dând de asemenea din aripi, ca niște mici ventilatoare, în fața intrărilor. Și solul are nevoie, în timpul însămînțărilor, să fie „aerisit”, îmbogățit cu aer.

Cercetătorul sovietic A. A. Babaev a avut ideea de a combina o semănătoare obișnuită cu un ventilator. Gazele de evacuare ale tractorului încălzesc aerul care intră în ventilator. La rîndul său, șuvoiul de aer cald antrenează semințele, precum și îngrășămintele lichide, iar amestecul este introdus în brazdă.

Această semănătoare pneumatică, prima în genul ei, asigură ogoarelor nu numai semințe și îngrășămintele, ci și o porție bună... de aer cald.

**Frigider de buzunar**



Specialiștii sovietici au pus la punct un frigider liliputan, care nu este mai mare ca un termos obișnuit.

Aparatul produce cuburi de gheață în câteva minute și funcționează cu baterii de doi volți. Temperatura interioară a termosului-frigider este de 10°C, iar cînd circuitul este deconectat, aparatul poate fi folosit ca un termos obișnuit.

**Haine din... metal**



În laboratorul Institutului de textile din Moscova a fost obținută o țesătură din fibre sintetice care poate fi ușor transformată într-o țesătură... armată. Țesăturile din kapron sînt „metalizate” cu ajutorul alamelor, zincului sau costorului, fără a-și pierde nici una din calitățile specifice: frumusețe, suplețe, elasticitate. Hainele confecționate din noua țesătură se cos prin... lipire, sînt extrem de durabile și rezistă la temperaturi ridicate.

**„Inventator”:  
Meduza**



Furtună pe mare... Barometrul o semnaleză cu două ore înainte, dar vietățile îl simt apropierea mai de timpuriu. Se știe că mult înaintea furtunilor, cînd nici un fel de barometru nu le anunță încă apropierea, pescărușii se agită, delfinii se ascund după stînci, balenele pleacă departe în larg, pînă și meduzele caută adăpost. Fenomenul se datorește, după cît se pare, faptului că ele percep infrasunetele provocate de furtună, cu frecvență de 8-13 oscilații pe secundă, insesizabile pentru om.

Cum percep viețuitoarele mărilor aceste sunete inaudibile? Cea mai simplă organizare o are infraurechea meduzei, formată dintr-un mic peduncul terminat printr-o sferă de lichid în care plutesc niște pietricele și care se sprînjină pe niște terminații nervoase. Oscilațiile acustice sînt transmise acestui „balon auditiv” și, prin intermediul pietricelelor, sistemului nervos.

Colectivul catedrei de biofizică a Universității din Moscova a creat un aparat electronic a cărui construcție imită pe cea a organului auditiv al meduzei. Aparatul indică apropierea furtunii cu 15 ore înainte de declanșare, precum și drumul propagării ei. El va putea fi folosit atît pe bordul navelor, cît și în gospodăriile agricole din regiunile de litoral, cărora prognoza timpului le va fi de mare folos.

**Meteorii... îngrașă**

Specialiștii sovietici au făcut interesanta descoperire că arborii din regiunea siberiană, unde în 1906 a căzut marele meteorit, cresc mai repede decît arborii din oricare altă regiune. Revistele sovietice de specialitate fac presupunerea că acest lucru s-ar datorita unor substanțe meteorice degajate de meteoritul sus-amintit, care în cazul de față ar juca rolul de îngrășămint chimic.

**Puteți răspunde?**

- 1) Care dintre marii compozitori clasici a scris cele mai multe simfonii?
- 2) Litera A este prima în toate alfabetele?
- 3) Care general din antichitate a devenit celebru folosind elefantii în război?
- 4) Unde se află cel dintîi institut de speologie din lume? (Institut de speologie este acel institut științific specializat în studierea peșterilor).
- 5) Cum se îmbracă japonezii la înmormîntări? Dar la nunta?
- 6) Cine a fost Argus?
- 7) Partea cufundată în apă a unui munte plutitor de gheață (aisberg) este mai mare decît cea care se găsește deasupra nivelului mării?

- 1) Da. 2) Nu. 3) Da. 4) În Africa de Sud. 5) În Africa de Sud. 6) În Africa de Sud. 7) În Africa de Sud. 8) În Africa de Sud. 9) În Africa de Sud. 10) În Africa de Sud. 11) În Africa de Sud. 12) În Africa de Sud.

**Răspunsuri**

Verificăți-vă

**Recorduri**

ORIZONTAL: 1) Cea mai mare cîmpie din țară (circa 2.500 km p) — Cea mai mare dintre stele (de 125.000.000 de ori mai mare ca Soarele). 2) Cea mai mare peninsulă din lume (2.730.000 km p) — Cel mai mare lac artificial din țară (circa 60 km p). 3) Unul dintre cele mai vechi popoare ale Italiei — Ceea ce erau de fapt grădinile suspendate ale Semiramidei, una din cele șapte minuni ale lumii antice. 4) Virful de munte pe care se înregistrează cel mai mare frig din țară și pe care timp de opt luni (octombrie-iunie) temperatura este sub 0 grade — Cel mai lung curs de apă din țară (1.072 km). 5) Vas — Dăruți. 6) Cea mai mare pasăre răpitoare din lume — Acoperă cea mai mare parte a globului. 7) Două din patru! — Mare pictor și gravor german (1471-1528) — În port! 8) Articol — Fluviul povestirilor lui Șolohov — Cel mai vechi turn din țară (sec. II). 9) În acești munți se află virful Moldoveanul, cel mai înalt din țară (2.543 m), și cascada Bilea, cea mai mare din țară (50 m) — Partea finală a unei compoziții muzicale. 10) Cel mai mare centru de cultură la antichității — Legenda spune că cel aruncat în mare de Poliarct a fost regăsit în corpul unui pește (pl.). 11) Cea mai mare cetate a antichității — Primi care au purtat pantalonii (sing.). 12) Soția meșterului Manole — Singurele păsări care imită vocea omului și care mor dacă mîncă pîntrunjel.

VERTICAL: 1) Stație de cale ferată pe ruta Craiova-Tr. Severin — Nu-i înăuntru! 2) Baia de..., raion în care se află satul Iserna, unul din cele mai vechi din țară — Filozof din Grecia antică. 3) Pui de rață — Nume generic pentru orice mineral în stare de cristal pur. 4) Icusit — Nume feminin. 5) Băntură — Una din cele

1	B	A	R	A	S	A	H		M	I	R	
2	A	R	A	B	I	A	*	B	I	C	A	
3	L	A	T	I	H		T	E	R	A	S	E
4	O	M	L		D	U	N	A	R	E		
5	T	A	S		A		O	A	T	I		
6	A		R	O	N	D	O	R		A	P	A
7		P	A		O		U	R	E	R		
8	A	R		O		D	O	N		S	E	V
9	F	A	G	A	R	A	S		C	O	D	A
10	A	T	E	N	A				I	N	E	L
11	R	O	M	A		S			J	E	G	A
12	A	N	A			P	A	P	A	G	A	L

mai mici republici din lume, situată între Spania și Franța. 6) Asia! — Val de nisip — Pe cal. 7) Nume masculin — Conjunctie. 8) Cel mai venerat oraș din India — Zăpadă. 9) Minunat — Frig. 10) Insulă care își trage numele de la primul om zburător (mit.) — Fluviu în U.R.S.S., cel mai mare din Europa (3.700 km). 11) Șterse — Orașul situat la cea mai mare altitudine din țara noastră (1.000 m). 12) Localitate în Franța — Cel mai înalt masiv al Carpaților (R.S. Cehoslovacă) — 51 la romani.

**Dezlegarea jocului „Zoologie?”,  
apărut în numărul trecut**

ORIZONTAL: 1) Carabină — Lacăt. 2) Aparat — Vocale. 3) Nemiscați — Hit. 4) C — Aita — Robinet. 5) Ens — Înculetori. 6) Ruiz — Iod — Lazăr. 7) Atia — Silitor. 8) Ana — Vai — Ic — Ied. 9) Lt — Dinți — Osc — R. 10) Fa-son — Ortac — Da. 11) A — Actor — Esofag. 12) Bari — I — Statură. 13) Egalitate — Iran. 14) Tocilari — Maici.

**De vorbă cu medicul**

**CĂLIREA ORGANIS-  
MULUI PRIN SOARE**

Efectele razelor solare în călirea organismului și vindecarea diferitelor boli sînt bine cunoscute. Dacă aplicarea corectă a băilor de soare aduce reale foloase organismului, aplicarea lor greșită este foarte dăunătoare sănătății.

Ce înseamnă „aplicarea corectă”? Cînd, unde și cum să facem plajă? Iată cîteva întrebări la care își propune să răspundă articolul de față.

În primul rînd trebuie știut că intensitatea radiației solare nu este aceeași în tot cursul zilei. Dimineața și seara atmosfera reține și dispersează o bună parte a radiațiilor. Vaporii de apă absorb și ei o mare parte din radiațiile infraroșii, micșorînd cantitatea de căldură emanată de razele solare. Praful din atmosferă dispersează razele și reține o cantitate importantă de raze ultraviolete. De cele enumerate mai sus vom ține seama la alegerea orelor și locului pentru baia de soare. Deși, de pildă, la orele 10 și 14 înălțimea soarelui deasupra orizontului este aceeași, intensitatea radiațiilor este mai puternică la orele 10, datorită atmosferei mai pure.

Să nu uităm că cel ce face băi de soare este supus și influenței radiației reflectate. Diferitele elemente din materia înconjurătoare au o anumită capacitate de a reflecta radiația solară. Așa, de pildă, suprafața apei are o slabă acțiune de reflectare, de-abia 5%, iarba reflectă 26%, nisipul 29%, iar zăpada proaspătă reflectă 85% din razele solare. Vom ține deci seama și de acest element în alegerea locului pentru baia de soare.

Băile de soare se pot face peste tot unde există un acces direct al razelor solare. Nu numai țărîmul mării servește pentru acestea, ci și poienile, și luminșiurile din pădure, malurile rîurilor și lacurilor etc. În oraș — în afară de ștrandurile special amenajate — se pot folosi balcoanele și terasele, unde mișcarea aerului împiedică supraîncălzirea corpului.

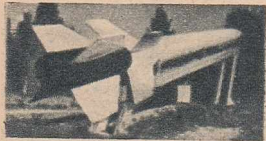
Dar, fără îndoială, litoralul mării este cel mai indicat pentru călirea organismului prin soare, aer și apă. Aci razele solare directe, ca și radiația reflectată de nisipul plajei, acționează nestingherit. Absorbția de către mare a unei însemnate părți a razelor calorice ale soarelui menține o atmosferă răcoritoare în timpul efectuării băilor de soare, evitîndu-se supraîncălzirea corpului. De aceea este bine ca băile de soare să se facă cît mai aproape de țărîmul mării sau chiar în bărci, avînd grijă de a proteja capul (cu ajutorul unor aparatori de placaj sau pînză de doc) și ochii (purtau ochelari protectori colorați).

Într-un număr viitor vom vorbi despre dozarea și regulile efectuării băilor de soare.

Dr. SILVIU GHEREA



# Cititorii ne scriu, noi răspundem



Racheta meteorologică sovietică folosită pentru măsurarea temperaturii și densității straturilor superioare ale atmosferei și a intensității radiației solare.

## De la prima rachetă sovietică (1933) la „Cosmos-5”

Cite rachete au fost lansate până în prezent în Uniunea Sovietică, când și unde? Care a fost cea mai puternică?

María TIRNĂVEANU, elevă, Cluj

Răspunde lector univ. ing. FLORIN ZĂGĂNESCU, candidatul în științe tehnice.

De la 17 august 1933, când M. K. Tihonravov a lansat prima rachetă meteorologică cu combustibil lichid, și până la puternicele rachete de azi, cu puteri de zeci de milioane de cai, rachetodinamica și cosmonautica sovietică au parcurs un drum luminos.

Este greu de dat un răspuns absolut precis la întrebarea pusă, însă putem aminti câteva date și cifre mai semnificative.

În cadrul lansărilor de sute de rachete geofizice și meteorologice, Uniunea Sovietică a înregistrat în 1958 recordul mondial de înălțime al unei rachete cu o singură treaptă: 473 km. Puternicele rachete construite de savanții și tehnicienii sovietici au permis lansarea primului sputnic, a primei planete artificiale, a primei rachete care a atins Luna, a primei stațiuni interplanetare automate care a fotografiat Luna, a celei dintâi cabine cosmice readuse intactă pe sol. Totodată, creșterea puterii dezvoltate de motoarele-rachetă ale vehiculelor cosmice sovietice a făcut posibilă creșterea greutateii utile a sateliților artificiali de aproape 80 de ori: de la 83,6 kg, cifră cîntărea primul sputnic, la 6,5 tone — greutatea sateliților lansat la 4 februarie 1961. De pe acest satelit — până în prezent cel mai greu corp lansat în Cosmos — a pornit spre Venus stația interplanetară automată.

Nu numai atât. Puterea motoarelor (20 milioane C.P.) și precizia funcționării tuturor dispozitivelor electronice de pe sol și de la bordul rachetelor cosmice au asigurat succesul zborurilor epocale ale cosmonauților Gagarin și Titov cu navele-satelit „Vostok” I și II, grele de circa 4.730 kg. Din unele materiale de presă rezultă că rachetele care au lansat aceste două nave au dezvoltat cea mai mare putere folosită până în prezent în zborurile cosmice.

În urma lansării, în septembrie-octombrie 1961, a opt superrachete experimentale în Pacific, Uniunea Sovietică îndeplinește cu precizie planul de explorare a păturilor superioare ale atmosferei și a spațiului cosmic, cu ajutorul sateliților artificiali de tip „Cosmos”, ultimul fiind lansat la 28 mai a.c.

Astăzi este recunoscută în întreaga lume superioritatea absolută a Uniunii Sovietice în domeniul rachetelor militare. Cu toate acestea, Uniunea Sovietică, poporul sovietic, ale cărui năzuințe sînt îndreptate spre înfăptuirea mărețelor planuri ale construcției comuniste, spre crearea belșugului de bunuri materiale și spirituale pentru toți oamenii muncii, luptă neabătut pentru interzicerea fabricării și folosirii rachetelor militare, pentru utilizarea tehnicii rachetelor doar în scopuri pașnice, pentru dezarmarea generală și totală.

## Natura pictează...

Vă scrie un pensionar din Buzău. Timpul liber de care dispun îmi creează posibilitatea să mă ocup de alcătuirea unei colecții puțin obișnuite. Ea este formată din tablouri, unele mai mici, altele mai mari, reprezentînd cele mai variate și uneori cele mai ciudate imagini născute dintr-un penel de pictor, ci pur și simplu dintr-un capriciu al naturii. În urmă cu doi ani, prelucrînd o scindură cu scopul de a face o ramă, am observat pe lemn o imagine bine conturată a unui animal. Această figură se născuse, fără îndoială, în timpul dărilor unei anumite structuri și colorări a fibrelor lemnoase. De aici a pornit colecția mea, la care în doi ani s-au adăugat



Pe o coamă de deal.



Pasăre plutind.

numeroase imagini destul de interesante: un vulcan în erupție, o rachetă și treptele ei, un cap de lup, păsări zburînd sau plutind etc. Toate aceste „tablouri” au constituit în două rânduri obiectul unei expoziții deschise în orașul nostru, sub denumirea „Natura pictează”.

Anghel CONSTANTINESCU pensionar, Buzău

## Șahiștii la Curaçao

În insula Curaçao se desfășoară turneul candidaților la titlul de campion mondial de șah. Aș dori să cunosc cite ceva despre această insulă și despre atmosfera ce domnește acolo în zilele desfășurării concursului.

Ioana POLENSKY șef de secție la Poșta centrală din București

Satisfacem cererea cititoarei noastre, reproducînd un fragment dintr-un articol publicat, sub semnătura ziaristei I. SERGHEEVA, în „Literaturnaia Gazeta” din Moscova.

Curaçao este un petec de pămînt pierdut în Marea Caraibilor, nu departe de ecuator. Pretutindeni te însoțeste aici soarele tropical nemilos, vîetul nesfîrșit al mării, deșul palmierilor. Viața se desfășoară calm, parcă somnolent. Manualele de geografie spun că insula Curaçao face parte din grupul Micilor Antile, situat nu departe de Venezuela...

La Willemstad, capitala insulei, totul trăiește parcă sub impresia turneului de șah... Să știm din Europa legătura telefonică cu Curaçao nu e chiar atât de ușor: cablul telefonic trece prin Berlin și Amsterdam; interceptezi fără să vrei fraze în germană, iar telefonista centralei internaționale de la Moscova repetă mereu monoton: „Averbach, Averbach, Averbach...” În sfîrșit, auzim vocea marelui maestru internațional:

— Ne-am obișnuit cu insula, deși clima este neobișnuită pentru noi — ne spune maestrul Averbach, conducătorul delegației sovietice. La hotel avem aer condiționat și un mic bazin, ceea ce ne ajută să rezistăm căldurii mai ușor decît ne-am așteptat. Hotelul „Curaçao Intercontinental” este situat chiar pe țărmul Mării Caraibilor. Locuim dincolo de zidurile puternice, ca de cetate, ale vechiului fort și, ca urmare, am devenit și noi războinici — glumește Averbach. Această stare de spirit o avem cu toții, cu excepția lui Tal, care a suferit o operație grea cu puțin înainte de plecarea și nu este încă restabilit complet. Așa se explică rezultatele sale de loc strălucite.

Concurentul american Fischer, un șahist talentat, învață cu asiduitate limba rusă, pentru a cunoaște lucrările analitice ale șahiștilor sovietici.

Înainte de sosirea noastră, s-a amenajat în clădirea hotelului o sală specială pentru șah. Dar ea are numai 50 de locuri pentru spectatori. Cel mai mulți pasionați ai șahului urmăresc turneul cu ajutorul unor mari panouri instalate în afara sălii.

## Hibridul 10 x Bizon

Fiind atras de cercelările care se fac în domeniul agro-tehnic, m-am interesat mult să publicați un material despre hibridul de tomate nr. 10 x Bizon.

Toma ERDŐS Brad, reg. Hunedoara

Răspunde ing. OREST NĂSTASE de la Institutul de cercetări hortiviticole, candidatul în științe agricole.

Hibridul de tomate nr. 10 x Bizon a fost adus în țara noastră în anul 1956. Valoarea deosebită a acestui hibrid constă în faptul că poate fi folosit pentru culturi extra-timpurii și timpurii, iar fructele rezultate sînt aspectuoase, uniforme și rezistente la transport, ceea ce le face foarte apreciate și solicitate atât pentru consumul intern cit și pentru export.

Dînd producții mult mai devreme și mai mari decît alte soiuri timpurii (California etc.), el asigură aprovizionarea pieței cu fructe coapte începînd de la 10-15 iunie.

Datorită calităților deosebite, acest hibrid a fost răspîndit în cultură pe suprafețe din ce în ce mai mari, care au crescut de la citeva

zeci de hectare în anul 1957, la peste 5.000 ha în anul 1961. Multe gospodării colective îl cultivă pe suprafețe întinse, obținînd producții importante și venituri frumoase.

Astfel, în anul 1961, la G.A.C. Dezrobirea din com. Periam, raionul Sînnicolau Mare, reg. Banat, s-a realizat de pe o suprafață de 15 ha cultivate cu tomate hibride nr. 10 x Bizon o producție medie de 28.522 kg la hectar, din care s-au livrat pentru export 63%.

Sămînța hibridului nr. 10 x Bizon se obține prin lucrări migăloase de castrare a florilor solului număr nr. 10 și polenizarea lor cu polen luat de la soiul tată Bizon, după o tehnică specială. În producție se folosește numai o singură dată, în prima generație hibridă.

Începînd din anul 1957, semințele acestui hibrid se produc și în țara noastră, la stațiunile experimentale ale Institutului de cercetări hortiviticole, la institutele agro-nomice și la unele gospodării de stat, iar din anul 1961 s-a organizat producerea lor și în unele gospodării agricole colective.

Dacă în 1957 producția pe țară a fost de 20 kg semințe hibride, în urma cererilor din ce în ce mai mari aceasta a fost extinsă de la an la an, încît în 1961 s-au obținut circa 1.400 kg. În viitor urmează să se realizeze cantități și mai importante, care să asigure necesarul pentru toate suprafețele cultivate cu tomate timpurii.



## Cititorii către cititori

Doresc să fac schimb de ilustrate următorii: Ioan Borz, controlor tehnic, și Nicolae Alimănescu, laminorist, Hunedoara, O.M. bloc 50, ap. 12; Panait Reil, funcționar, Ploiești, str. Clopotari 26; Sigismund Drăgan, elev, satul Peștiș Mare 59, regiunea Hunedoara; Anuța Rîmboi, elevă, Brăila, str. Traian 31; Sulliman Nuzi, elevă, Tulcea, str. Prudenței 3; Horațiu Rusu, student, Cluj, str. Nic. Teclu 4; Eugen Popa, Peter Ploteaga și Florina Simion, Timișoara, Complexul studențesc nr. 6; Dumitru Ilea, Satu-Mare, str. Kirov 68; Toma Rădulescu, ofelar, și Ion Ticula, fcler, Hunedoara, bloc 75, ap. 811; Emilia Orșan, studentă, București, Splaiul Independenței 48; Nic. Marinou, elev, Tîrgoviște, str. Stancu Ion 35; Meri Ciubotaru, studentă, Căminul studențesc nr. 5, București, Splaiul Independenței 48; Ștefan Dascălu, elev, Roman, Jundătura Tudor Vladimirescu 3; Costanța Vlad, elevă, Craiova, str. Brazda lui Novac 179; Emil Dobrescu, mecanic, șchela Hăbeni, Râmnicu-Vilcea; Georgeta Ploșteanu, elevă, București, piața Sf. Constantin 12; Cornelia Garafianu, Tîrgoviște, str. Lt. Stancu 35; Andronic Dorellan, elev, Roman, bd. Republicii 1; Petru Foră, sudor, Reșița, str. Polului 17; Nuți Dumitru, elevă, Pitești, str. 1 Mai 44; Florina Popescu, Pitești, str. Racovici 23.

## Pe scurt

Eugenia Iancu, elevă la Școala experimentală pedagogică din Deva. O lucrare care v-ar iniția în cunoașterea modului organizat de funcționare a limbrelor este „Manualul filatelistului”, apărut în Editura Științifică în orașul Deva există de altfel și un cerc filatelic unde începătorii primesc sprijinul filateliștilor cu experiență.

Ion Marcu, Craiova. Un fotoreportaj de la Festivalul internațional al filmului de la Cannes găsiți în nr. 21 din 26 mai al revistei „Flacăra”.

Cu privire la întrebările științifice, veți primi răspuns într-unul din numerele viitoare.

Scritorului Constantin Chirșă îi puteți scrie pe adresa redacției noastre.

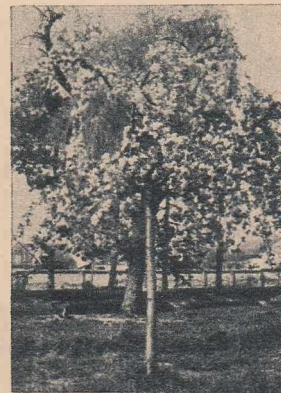
## De la fotocorespondenți



Acest monument realizat de sculptorul C. Medrea a fost ridicat în centrul orașului Buzău, în amintirea țăranelor din regiunea Ploiești căzuți în 1907, în lupta pentru libertate și o viață mai bună. (F. Spînu)



Trecînd prin Ipotești (reg. Suceava), local unde s-a născut Mihail Eminescu, am fotografiat pentru „Flacăra” casa-muzeu a lui Eminescu și poezia românească. (Al. Străoneanu, Cluj)



Un cîmp asiatic plantat în parcul din Blaj atrage atenția prin florile lui deosebite. (Dan Vintilă, funcționar la Stațiunea populară raională Medieș)



## Insulele Maldive

M-ar interesa să citesc un scurt documentar despre insulele Maldive.

Elena PAVELESCU  
muncitoare, București,  
str. Șerban Vodă 2

Răspunde Z. FLOREA,  
redactor la Agerpres.

Situat în Oceanul Indian, la 300 km sud de India și 650 km sud-vest de Ceylon, arhipelagul insulelor Maldive este o suprafață de 300 km<sup>2</sup> și o populație de aproape 100.000 de locuitori — maldivi, indieni, arabi. Numele arhipelagului provine de la cea mai mare insulă, Male (aproximativ 1,5 km<sup>2</sup>). Arhipelagul Maldivelor este format din mai multe sute de insule, dintre care doar 300 locuite. Clima este fierbinte și umedă, cu vânturi musonice.

Majoritatea populației vorbește limba maldivă — înrudită cu limba singhaleză (vorbită de majoritatea ceylonezilor).

Din 1887, arhipelagul Maldivelor a devenit un protectorat al Angliei, dar populația insulelor nu s-a împăcat cu opresiunea colonialistă. Cu prilejul alegerilor de la 1 ianuarie 1953, locuitorii arhipelagului s-au pronunțat pentru proclamarea unei republici independente. Cu toate că înaltul comisar englez din Ceylon a semnat, la 4 martie 1954, actul de independență, relațiile externe ale insulelor Maldiva au rămas mai departe în competența guvernului englez.

Poziția strategică a arhipelagului explică interesul Angliei pentru aceste insule. În scopul de a le transforma într-un punct de sprijin militar, englezii au construit aici baze militare. Astfel, în trei insule — Hitubu, Vilingili și Huludu — au fost construite aerodroame, pe insula Male — o bază pentru submarine, iar atolul Dunudu a fost transformat într-un depozit de echipament militar și muniții.

Impotriva bazelor militare engleze — care de altfel sînt folosite tot mai des de flota și aviația americană — se ridică tot mai vehement populația insulelor, care năzuiește să obțină independența reală. Cu toate că în ultimii ani aproape 3.000 de persoane au fost aruncate în închisori, învinuite fiind de „stare de spirit antiengleză”,

lupta patriotică a populației insulelor Maldiva nu poate fi înăbușită, ea încadrându-se în avântul general al mișcării de eliberare națională.

## Cum să-l ascultăm pe Mozart



Mi-a plăcut articolul intitulat „Cum să-l ascultăm pe Beethoven”, apărut în revista „Flacăra” nr. 11/1961 și scris la cererea profesorului Florin Iliescu din Tîrgu-Neamț. Acest material m-a ajutat să înțeleg mai bine „Oda bucuriei” și „Uvertura Coriolan”.

Aș fi bucuros să citesc la aceeași rubrică un articol care să mă inițieze în muzica lui Mozart.

Șt. CEAUȘESCU  
str. Adrian, 91 — Tr. Severin

Răspunde GEORGE BĂLAN, critic muzical, lector la Conservatorul „Ciprian Porumbescu”.

În muzica lui Mozart este atîta lumină și simplitate, încît s-ar părea că înțelegerea simfonilor, a concertelor sau a cvartetelor lui nu este o problemă dificilă. În realitate, lucrurile nu stau tocmai așa. Formal vorbind, temele muzicii mozartiene se sesizează cu ușurință; sistemul tot timpul înclinat să comparăm creația acestui compozitor cu apele cristaline și transparente ale unui torent de munte. Muzica lui Mozart are însă și o dimensiune pe care această comparație o omite: aceea a profunzimii. Profunzime de alt gen decît cea proprie tumultuoaselor frământări ale muzicii romantice, dar nu mai puțin prețioasă decît aceasta. Muzica lui Mozart nu este numai un divertisment: ea închide și un adînc sens filozofic. Lovit de vitregiile unei lumi nedrepte și ale nefericirii personale mai mult decît alții, Mozart a găsit totuși în sine puterea de a se ridica la acea liniște și seninătate care alcătuiesc principalul farmec al muzicii sale. Putem spune că-l înțelegem cu adevărat pe Mozart numai atunci cînd percepem voioșia și limpezimea muzicii sale nu ca expresie a unei zburdălnicii inocente sau a lipsei de frământări interioare, ci ca sublim rezultat al unei lupte

eroice cu stihilele suferinței. Desigur, muzica lui Mozart ne poate produce o mare plăcere chiar și atunci cînd nu posedăm decît o cultură muzicală elementară. Dar tîlcul ei ajungem a-l asimila în profunzime mai ales după ce ne-am familiarizat cu muzica lui. În bună măsură, înțelegerea lui Mozart este în același timp și o chestiune de vîrstă: cu cît este mai bogată și mai dramatică experiența de viață a ascultătorului, cu atît va prețui el mai mult nobilul echilibru mozartian, cucerit prin eroice eforturi. Începi de obicei prin a-l îndrăgi pe Chopin și Liszt, Berlioz și Wagner; afecțiunea matură se îndreaptă mai totdeauna spre Mozart, Bach, Vivaldi și celelalte valori ale preclasicismului și clasicismului muzical. În cariera marilor interpreți se produce de cele mai multe ori un fenomen asemănător: interpretarea lui Mozart ei nu îndrăznesc s-o abordeze din plin decît pe culmile maturității.

## La poalele Petricicăi...

Noile construcții, înfrumusețarea parcurilor, reamenajarea bulevardelor și străzilor fac ca pitorescul nostru Piatra Neamț să devină din zi în zi mai frumos. Pe strada Ilie Pintilie primele zece noi blocuri numărînd 420 de apartamente se înșiră ca o salbă la poalele munților. Zilele acestea a început construcția unui bloc-turn cu mai multe nivele, ce va avea peste 100 de apartamente. Magazine frumoase amenajate vor ocupa parterul noilor clădiri.

Priveliștea de azi a orașului de la poalele Petricicăi este redată de fotografia pe care v-am trimis-o. Este un aspect panoramic în care predomină construcțiile noi.

Emil BUCUREȘTEANU  
Piatra Neamț



## Pe scurt

IONEL CHITULESCU — *Uricani*. Întrebările dv., legate de problema cutremurilor, își vor căpăta răspuns într-un articol științific care va apare într-unul din numerele viitoare ale revistei noastre.

ANA NADAI — *Baia Mare*. Publicăm și careii de cuvinte încruciate primite de la cititorii, cu condiția ca ele să fie cît mai corecte și întocmite pe teme interesante. Careul dv., în afară de faptul că are unele greșeli, conține și un procent prea mare de puncte negre.

## Astrobiologia, azi și mîine

Doresc să știu cîte ceva despre astrobiologie, despre lucrările savantului sovietic Tihov și despre activitatea biologilor romîni în acest domeniu.

Corneliu BĂLOIU  
Puchenii-Moșneni, reg. Ploiești

Răspunde prof. univ. CĂLIN POPOVICI, de la Observatorul astronomic din București al Academiei R.P.R.

Termenii de astrobiologie și de astrobotanică în special au fost încetățeniți de astronomul sovietic G.A. Tihov, care a cercetat timp de mai bine de 50 de ani planeta Marte și care a înființat chiar un sector de astrobotanică la Academia de științe a R.S.S. Kazah.

G.A. Tihov (1875-1960) și-a început cercetările asupra planetei Marte la Observatorul de la Pulkovo, cu ocazia marii apropieri a planetei în 1909, obținînd fotografii cu ajutorul filtrelor colorate. El a încercat să descopere în anii 1918-1920 banda clorofilei în spectrul planetei, dar n-a reușit. Tihov a arătat însă că puterea de reflectare a planetei în diferite regiuni ale spectrului diferă mult de la plantă la plantă și că, în condiții climatice aspre, pe Pămînt există plante cu putere de reflexie — în diferite regiuni ale spectrului — asemănătoare cu ipoteticele plante de pe Marte.

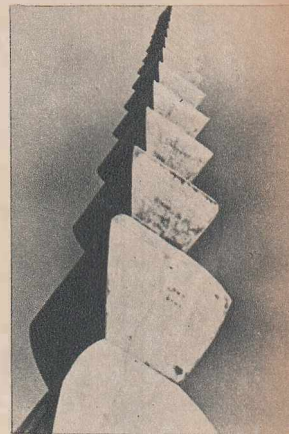
Cartea lui Tihov „Astrobiologia” a fost tradusă și tipărită în limba română la Editura Tineretului, în anul 1955.

Astrobiologia se ocupă așadar de viața pe alte corpuri cerești. O dată cu primele zboruri cosmice s-a încetățenit însă denumirea științifică de exobiologie, pentru a desemna știința care studiază viața extraterestră. Și trebuie spus că în ultimii ani s-au obținut date tot mai concludente, bazate pe observații, despre existența acestora din urmă. Astfel, în spectrul infraroșu al planetei Marte s-au remarcat unele linii spectrale caracteristice tuturor viețuitoarelor de pe Pămînt. Foarte recent s-au descoperit în unii meteoriti carbonați, hidrocarburi complexe proprii celulelor organice, și chiar, după unii oameni de știință, organisme microscopice fosile de origine extraterestră.

Zborurile cosmonauților pe planetele mai apropiate au ca scop și lămurirea problemei vieții pe aceste tărîmuri. De curînd s-a încercat intrarea în comunicație cu eventuale ființe inteligente aflate pe planetele unor stele mai apropiate, folosindu-se metodele radioastronomiei, dar, bineînțeles, cel mai mare progres îl promite exobiologia dezvoltarea astronauticii.

La noi în țară nu au fost încă inițiate cercetări sistematice în domeniul exobiologiei, deși au existat preocupări ale astronomilor în legătură cu condițiile de viață de pe alte planete.

Exobiologia este o știință cu un mare viitor; de la ea se așteaptă ca biologia să capete o fundamentare universală, la fel ca astronomia, fizica, chimia etc.



1) „Coloana fără sfîrșit”, realizată în lămîi de marelui sculptor Constantin Brîncuși. Ea se află la Tg. Jiu, oraș în apropierea căruia se găsește comuna Pestlișan, unde s-a născut sculptorul. (Gheorghe Stoica, regizor tehnic la Teatrul de păpuși din Craiova)



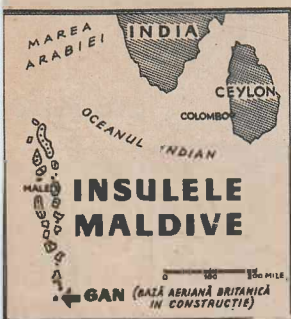
2) Pe malul Mureșului. (Pavel Florian, muncitor — Arad)



3) Așa arată noaptea noii centru al orașului Bacău. (Prof. Valeriu Bogdănet)

## Cititorii către cititori

Maria Cuviora, Sluplec, ul. W. Wola 1, Pow Nowa Ruda (R.P. Polonă), dorește să corespundă pe diferite teme și să facă schimb de ilustrații; Barbara Sajdah, Tarnow, ul. Kollgata IV/21/12 ni voj. Krakow (R.P. Polonă); schimb de ilustrate și fotografii de actori. Doresc să corespundă pe teme de literatură, muzică, teatru, următorii: Gabriela Ciocană, elevă, Craiova, str. Pot-bonița 107; Iulian Hîrțescu, Bacău, str. 8 Martie, 20; Petru Roșca, com. Ezeriș, str. Principală 256, raionul Reșița; Viorica Burlacu, com. Chercea, str. Sf. Ana 64, raionul Brăila; Cornelia Moțoc, școala de 7 ani, Poiana Copăceni, raionul Teleajen; Iuliu Chișu, școala tehnică nr. 1 Roman; Ioana Cărmăneanu, elevă, Craiova, str. Pavlov 110; Felicia Elena Lasniță, elevă, Arad, str. 30 Decembrie 12. Doresc să facă schimb de ilustrații: Janeta Tănăsescu, elevă, Craiova, str. Pavlov 110; Nic. Bodoșcan, I. Stănescu, I. Gheju, T. Terhes, muncitori, Hunedoara, Orașul Muncitoresc, bloc 45, ap. 1; Florica Lebedă, Craiova, str. Pavlov 110.



## FLACĂRA

Revistă social-politică  
și literar-artistică

Anul XI—Nr. 20 (364)  
19 mai 1962

REDACȚIA:  
BUCUREȘTI  
PIAȚA ȘCINTEII

Căsuța poștală: 3507  
of. 33, Tel. 17.60.10.  
int. 1744

## ABONAMENTE:

la toate oficiile poștale din țară și la factorii poștali și difuzorii voluntari din întreprinderi și instituții.

PREȚUL  
ABONAMENTELOR: 3 luni: 26 lei  
6 luni: 52 lei  
un an: 104 lei





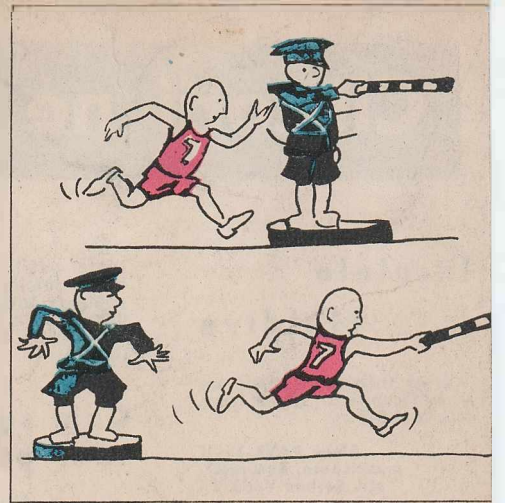
— Aveți nevoie de un calmant, Sir!

Desen de V. TIMOC



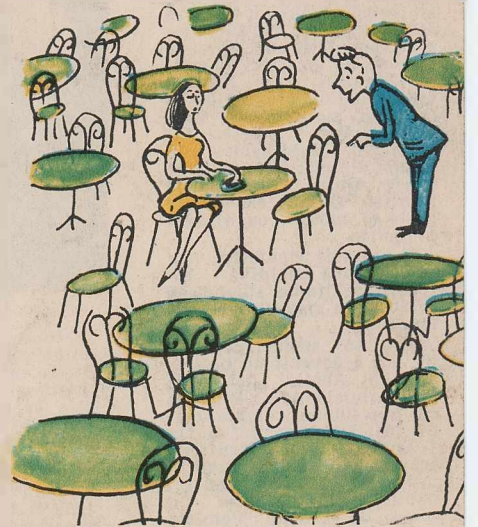
— Păi bine, omule, mă scoli în fiecare noapte la ora asta!!?  
— Îmi pare rău, dar când claxonez de trei ori, să știți că nu-l pentru dv...

Desen de Rik AUERBACH



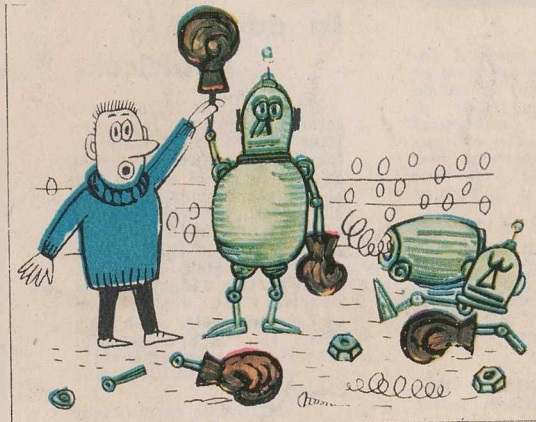
Fără cuvinte.

(„Freie Welt”—Berlin)



— Scuzați, domnișoară, locul acesta e liber!

(„Neue Berliner Illustrierte“)



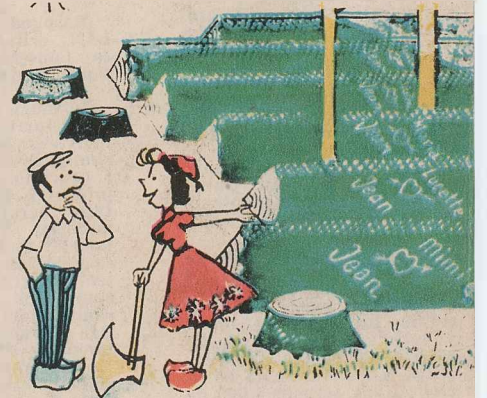
Învingător prin knockout tehnic...

(„Freie Welt”—Berlin)

CÎND ADUNI ȘI DATA...

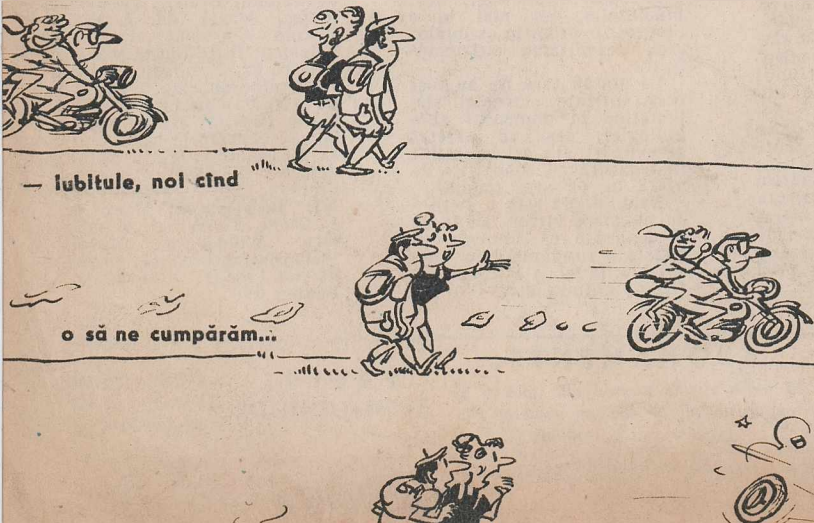
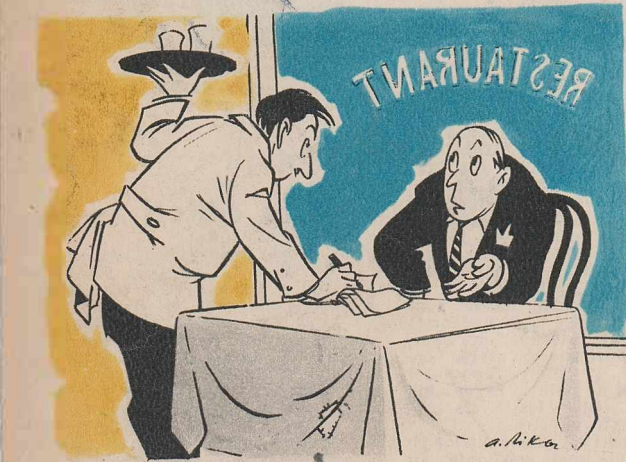
— De ce spuneți că v-am încărcat la socoteală?  
— Pentru că astăzi sîntem în 2, nu în 22...

Desen de Rik AUERBACH



— Și-acum, dragă Jean, după ce-am tăiat de la rădăcină legăturile tale cu trecutul, ne putem căsători.

(„L'Humanité Dimanche“)



— Iubitule, noi cînd

o să ne cumpărăm...

Fără cuvinte.

(„Vie Nuove“)

