



**TRĂIASCĂ ÎN VECI
PRIETENIA ROMÎNO-SOVIETICĂ**

Proletari din toate țările uniți-vă!

FLACARA

No. 25 (260) 23 Iunie

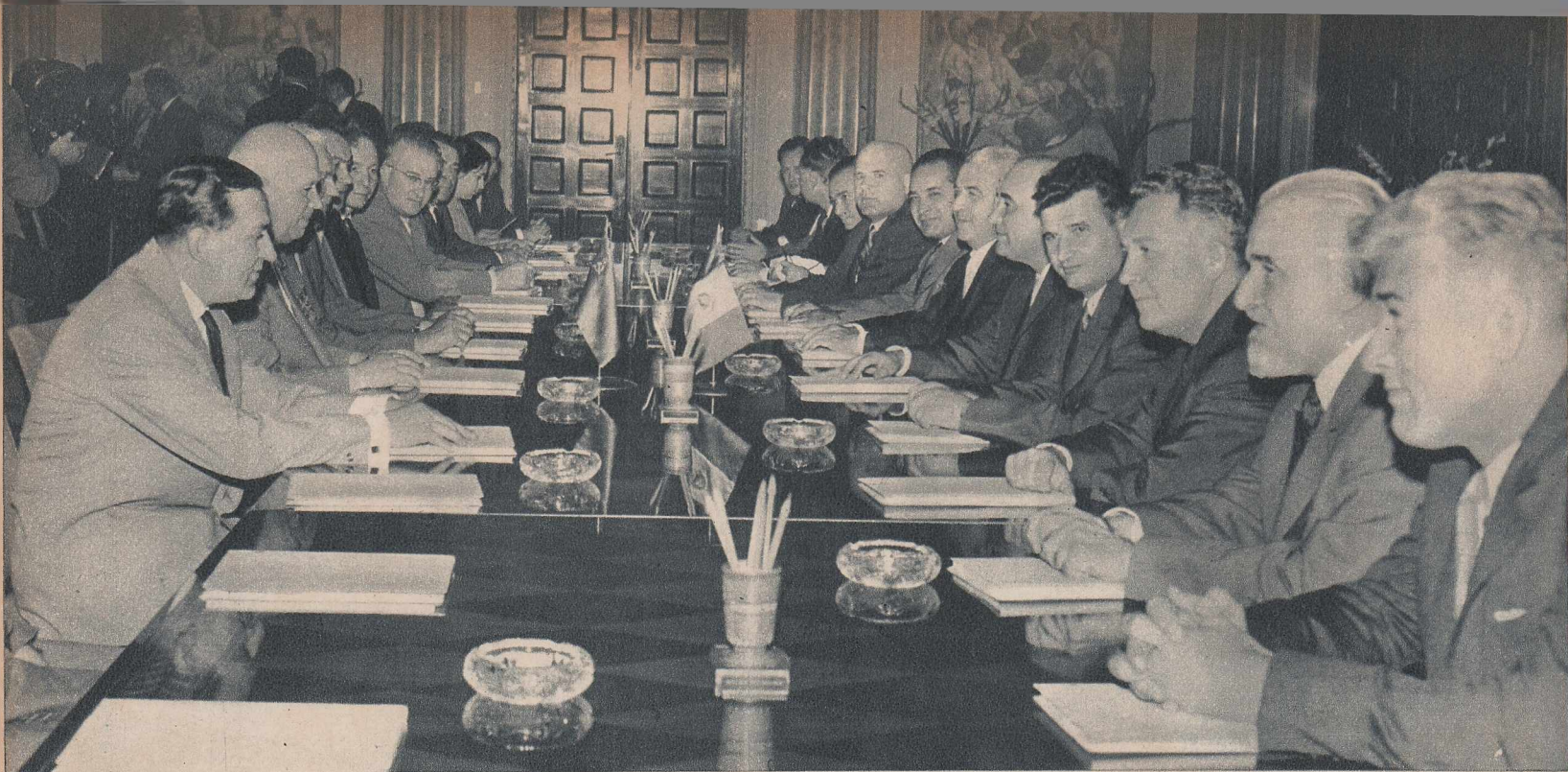


În gara Băneasa, răspunzând aclamațiilor mulțimii.

Poporul român salută cu entuziasm pe înalții oaspeți sovietici



Sute de mii de bucureșteni i-au salutat cu entuziasm pe înalții oaspeți.



La Palatul R.P.R. au început într-o atmosferă cordială, de prietenie frățească, convorbirile dintre delegațiile de partid și guvernamentale ale R.P. Romine și Uniunii Sovietice.



În timpul vizitei la uzinele „Grivița Roșie”, tovarășii N. S. Hrușciov și Gh. Gheorghiu-Dej au stat de vorbă cu numeroși muncitori. În fotografie, șeful delegației sovietice întreținându-se cu trasatorul Tatian Marin, pe care l-a întrebat despre pregătirea profesională, despre familia sa și despre condițiile în care trăiește.



La Fundulea, oaspeților sovietici li s-a vorbit despre activitatea științifică a Institutului de cercetări pentru cereale și plante tehnice.

**Continuarea
fotoreportajului
despre vizita
delegației de
partid și gu-
vernamentale a
Uniunii Sovie-
tice în paginile
22-23-24**

El, aici e aici! Controloarea de calitate Corina Diaconescu (stînga) o consultă pe tovarăsa ei Denisa Cheregi; nu cumva ochii ei au înțeles-o în ce privește identitatea de culoare dintre mostră și țesătura!



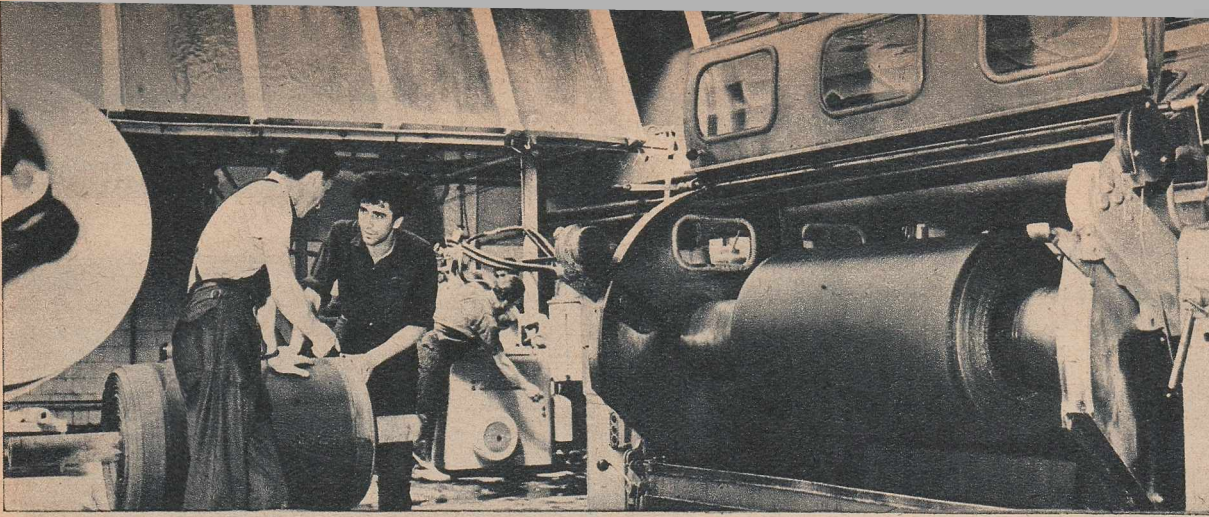
Dacă, intrînd în magazin, privirile dv. vor fi atrase de culoarea vîle și veselă a cutărului „Inșor” produs al fabricii din Păulești, amintiți-vă de Ion Baban (stînga) și Nicolae Mitroi care au pus mult suflet ca dv. să vă bucurați de cumpărătura făcută.

A DOUA TINERETE A INULUI

Pe meleagurile noastre, prima tinerețe a inului — *linum usitatissimum*, cum îi spun botaniștii — se pierde departe, departe în istorie, în epoca daco-romană sau poate chiar mai departe. Cu poalele sumese, femeile îl „topeau” și îl „băteau” la malul girlei, apoi, apărîndu-se de pleavă cu basmaua legată peste gură, îl melițau în tindă casei; firul gălbui și grosolan era țesut la război și devenea cămașă, ițari, ștergar... Acesta era „fluxul tehnologic” al transformării plantei în pînză și așa s-a păstrat de la străbuni pînă la contemporani, pînă nu de mult, adică.

Încăput pe mîinile tehnicii epocii socialismului, inul își trăiește în zilele noastre a doua tinerețe. De la malul girlei la topitoria mecanică, de la meliță, darac și furcă la ringul cu mii de turații pe minut, de la războiul din tindă la jaquardul automat, inul revendică un loc de cinste în familia textilelor fine. De la ițari și ștergar, iată-l concu-





Inginerul Emil Odiățu (stînga) și ajutorul de meșter Nicolae Negritu stabilesc datele tehnice necesare pentru vopsirea unui nou lot de pînză.

Vara, cînd e cald, o rochie de în e nu numai frumoasă, ci și răcoroasă, plăcută la purtat.

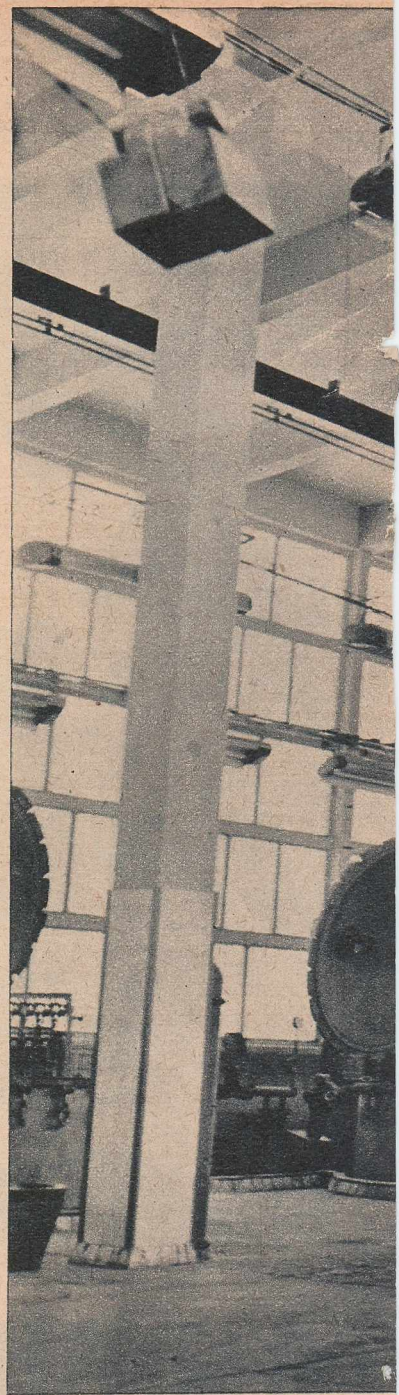


rent serios al bumbacului la confecția rochiilor de vară, a lenjeriei de pat, a fețelor de masă, a tapișeriei de mobilă. A doua tinerețe a inului seamănă cu prima, tot atît cît seamănă industria socialistă cu economia naturală.

E tînără întreprinderea textilă din Păulești, iar secția ei de finisaj și mai tînără: nici un an nu a împlinit. Înzestrată cu utilaj la nivelul tehnicii mondiale, secția aceasta (albitorie pentru fire și pînzeturi, vopsitorie, apretură, mercerizare, imprimerie etc.) reprezintă, fără doar și poate, mîndria fabricii. Halele mari, curate, luminoase și aerate, mașinile moderne, transportul mecanizat al materialelor în interiorul secțiilor cu electrocarul, însuși aspectul exterior al oamenilor în halate albastre și șorțuri din material plastic, toate acestea răsfoarnă dintr-o dată tot ceea ce se știe despre înfățișarea vechilor întreprinderi similare, cu atmosfera lor apăsătoare, îmbîcsită de vapori fierbinți și mirosuri grele.

Iată, de pildă, hala albitoriei pentru fire, dotată cu agregate automatizate de mare productivitate O.B.-500 L. importate din U.R.S.S. Că de calitate albirii firului depinde obținerea unei calități superioare la operația ulterioară de vopsire, o știu de mult specialiștii. La instalațiile mai vechi de albire, calitatea (relativă) se obținea printr-o repetare a ciclului de albire, procedeu costisitor și cu productivitate scăzută. Scurtarea acestor cicluri s-a obținut prin introducerea procedurii cu totul nou al înlocuirii „clasicului“ hipoclorit cu un amestec de hipoclorit și apă oxigenată. De remarcat că modernul agregat, permițînd recuperarea soluțiilor chimice o dată folosite, afectează favorabil și simțitor capitolul economiei și preț de cost din planul întreprinderii.

Lucruri asemănătoare se pot relatea și despre celelalte sectoare ale finisajului. La vopsitorie, de pildă, un alt agregat, cu patru valțuri, asigură impregnările cu orice categorie de coloranți la un nivel calitativ ridicat. Superioritatea mașinii constă în aceea că prin sistemele de valțuri cauciucate, viteză și presiune reglabile, se asigură o pătrundere profundă și uniformă a colorantului în materialul textil. Aici se folosesc de curînd coloranți reactivi care au proprietatea de a intra în combinație chimică directă cu fibra celulozică a inului sau bumbacului, îmbunătățind astfel indicii calitativi și coloritul țesăturii: intensitate, uniformitate, rezistență și — evident — aspectul coloristic frumos.



Să ne oprim acum o clipă în fața rameuzei pentru apretat. Ve-deți, atunci cînd intrăm într-un magazin să cumpărăm pînză pentru cearșaf — să spunem — dintr-o veche deprindere, cercetăm materialul nu numai cu ochii, ci și cu mîna, pipăindu-l. De fapt, noi nu știm exact ce vrem să aflăm de la pînză, pipăind-o. O știu însă foarte bine muncitorii de la apretură. Dacă operația pe care au făcut-o ei este calitativ bună, materialul capătă luciul, moliciunea, devine plăcut la tușeu. Rameuza noastră, o nealță perfecționată, face apretură simplă sau dublă, ridicînd productivitatea la această operație de trei-patru ori (materialul „circular“ în mașină cu o viteză de 120 m pe minut). Sistemul de suflare a aerului cald prin diuze înlătură contactul direct al pînzei cu suprafețele fierbinți ale mașinii, ceea ce, în trecut, însemna o sursă sigură de defecte ce apăreau pe țesătură. Un dispozitiv de absorbție al degajărilor degaze nocive (formaldehidă) la apreturile de material



Printr-o singură apăsare pe buton, ajutorul de meșter Aurel Stănescu ridică din autoclavă enormul stativ cu bobine albite. Complexelor agregate de albit nu le sînt necesari mai mult de doi oameni care să le dirijeze.

neșifonabil apără sănătatea celor ce muncesc aici.

Fără îndoială, s-ar putea continua încă mult cu descrierea frumoasei zestre pe care statul a dat-o acestui tînăr vlăstar al industriei noastre textile. Dar — și nu vom spune nimic nou — mașina, oricît de perfecționată ar fi, tot un obiect inert rămîne atîta timp cît nu este însuflețită de om. Iar dacă e vorba de mașina nouă, perfecționată, problema cum este ea stăpînită, cum e determinată să dea randament maxim, într-un cuvînt ce grad de calificare au oamenii care o conduc, se pune cu și mai multă ascuțime.

La secția finisaj a întreprinderii din Păulești există o seamă de oameni care dau un răspuns pozitiv la această întrebare.

Inginerul Emil Odiățiu, șeful secției, și-a împlinit de curînd două idealuri de viață: în primul rînd, a devenit candidat de partid, în al doilea rînd, ridicîndu-se de la calificarea de muncitor vopsitor (e și fiu de muncitor vopsitor) la aceea

de inginer textilist, a primit o muncă și răspunderi care îl pasionează. „E frumos să lucrezi cu inul — spune el. La noi, tehnologia finisării lui e mai puțin cunoscută. Aș dori ca prin experiența noastră să contribuim și noi la lărgirea cunoștințelor despre utilizarea la un înalt nivel tehnic a acestui produs textil cu atîtea admirabile însușiri“. Tînărul inginer Odiățiu se străduiește să știe, el, să știe și alții.

Cu un an în urmă, vreo zece bărbați, cei mai mulți tineri, formau echipa de montaj a utilajului pentru finisaj, proaspăt sosit în fabrică. Unii dintre ei mai fuseseră în meserie, alții nu. Au îndrăgit frumoasele mașini pe care le-au montat și și-au exprimat dorința să rămînă să lucreze la ele. Trimisi pe un termen de 45 de zile la fabrici similare, pentru familiarizare, s-au întors în fabrică și, ajutați, au deprins meseria. Iată-i astăzi, dintre foștii montatori, pe comuniștii Ion Baban și Nicolae Mitroi—ajutori de meșteri la al-

bitorie, pe Radu Estan — ajutor de meșter la vopsitorie, pe Ilie Ștefan, Stanciu Stanciu ș.a. — muncitori calificați în diferitele sectoare ale finisajului. Tuturor le este caracteristică dragostea de muncă și dorința fierbinte de a-și ridica nivelul calificării; cu toții exercită o admirabilă influență asupra întregului colectiv.

Dar, desigur, problema calificării oamenilor la nivelul înalților indici tehnici ai mașinilor nu este încă rezolvată în fabrică. Chiar dacă se admite că întreprinderea întîmpină greutăți obiective ce țin de tinerețea ei, tot nu se poate ocoli faptul că mai există posibilități încă nefolosite, că prin noi eforturi rezolvarea problemei ar putea fi grăbită. De ce, de pildă, pînă astăzi nu funcționează din plin cabinetul tehnic? Sau, de ce propaganda pentru cartea tehnică de specialitate este inexistentă? De ce nu există un plan de organizare de noi cursuri de calificare și nici de conferințe de specialitate? Măsurile luate de conducerea întreprin-

derii în legătură cu specializarea muncitorilor nu numai la aceeași mașină, ci chiar la aceleași articole sau la același grup de coloranți, de pildă, sînt bune, dar dacă nu sînt legate și de pregătirea teoretică a oamenilor nu pot duce prea departe.

La pavilionul de mostre din toamna trecută, nu puțini vizitatori se opreau în fața unor exponate ale întreprinderii din Păulești plăcut impresionați de înfățișarea lor. Erau țesături 50% în: așternut de pat „Dalila“, fețe de mese „Frunza“ (imitație de damasc), materiale pentru rochii de vară „Valerica“. Acestea, și altele încă, pot fi găsite acum în magazine, ca un răspuns prompt și cinstit al colectivului acestei fabrici la dorințele oamenilor muncii.

În cea de-a doua sa tinerețe, inul crescut pe plaiurile noastre a găsit la Păulești prieteni buni și inimoși.

E. DASCĂLU
Fotografii de Elena GHERA

NAUFRAGIU LA STOCK EXCHANGE

De mult n-a mai trăit Wall Street-ul asemenea zile de panică, ca acelea prilejuite de uluitoarele scăderi ale cursului acțiunilor, înregistrate recent la bursa din New York. La 14 mai, ordinele de vânzare a acțiunilor se dădeau atât de repede, încât „ticker“-ul¹⁾ nu a mai putut ține pasul cu ritmul infernal al realizării tranzacțiilor. El înregistra rezultatele cu 80 minute de întârziere! Aceasta nu s-a mai întâmplat, după spusele unor observatori, de la marile scăderi din 1955 (după criza cardiacă a fostului președinte Eisenhower), iar după date furnizate de alții, mai vîrstnici, din 1933. În aceeași zi s-au vîndut aproape 6 milioane de acțiuni.

A venit apoi ziua de 28 mai. Ziarele au denumit-o „lunea neagră“. La bursa a avut loc o nouă prăbușire a cursului valorilor, a doua ca amploare după cea din 29 octombrie 1929, intrată în zbuciumată istorie a Wall Street-ului sub numele de „vînera neagră“²⁾. S-au vîndut aproape 10.000.000 de acțiuni, iar valoarea pierderilor s-a ridicat la 59.500.000.000 dolari. Iată însă că, pentru economia americană, după „lunea neagră“ a urmat și „marțea neagră“ a anului 1962. La 29 mai situația s-a agravat și mai mult: au fost vîndute 14.750.000 de acțiuni. „Wall Street-ul a cunoscut în cursul ultimelor două zile (28 și 29 mai 1962) cele mai dramatice momente din istoria sa, după crahul din 1929. În răstimpul a două săptămîni, în cursul cărora valorile acțiunilor au fost amputate cu peste 30 miliarde de dolari, publicul american a trecut prin spaima de a retrăi aceeași prăbușire ca și la 29 octombrie 1929“ — scria un comentator al agenției „France Presse“.

În acele zile, acționarii mai mici, ca și reprezentanții „grangurilor“, urmăreau ore întregi în fața teleimprimatoarelor sau în birourile agențiilor de bursă, pe tablouri electrice, cursurile acțiunilor. Iar în sala bursei, „ticker“-ul ajunsese să înregistreze tranzacțiile cu o întârziere de peste două ore! Dar coborîrea

prețurilor acțiunilor sub nivelul minim atins la 28 mai nu s-a oprit. La 13 iunie, bursa din New York a cunoscut cel mai scăzut indice înregistrat la închidere, în cadrul tendinței generale de scădere manifestate începînd din 13 decembrie 1961.

Prăbușirea cursurilor la bursa din New York a determinat o reacție în lanț la celelalte burse principale din Occident. La Londra, de pildă, s-au înregistrat cele mai mari scăderi de la criza mînceneză din 1938. Pierderile inițiale s-au ridicat la trei miliarde de lire.

Factorii „emoționali“ I

Panica de la bursa din New York a fost determinată, potrivit unor comentatori, de o serie de factori „emoționali“ legați mai cu seamă de opoziția recentă a președintelui Kennedy față de scumpirea prețului oțelului. Vînzările masive ale acțiunilor au fost făcute de micii depunători. De cîtiva ani numărul acestora a sporit în urma propagandei deșănțate făcute „expansiunii economice a S.U.A.“ cît și pe calea împărțirii unor acțiuni de către întreprinderi sub formă de „recompense“ acordate unor salariați.

Crahul de la bursa din New York demască de altfel încă o dată falsitatea teoriilor privind așa-numitul capitalism popular. Printre cei care și-au aruncat primii acțiunile pe piață se aflau micii producători, comercianți și afaceriști, o serie de liber profesioniști, precum și reprezentanții aristocrației muncitorești. Astfel micii posesori de acțiuni au simțit pe propria lor piele în timpul crahului cum funcționează „capitalismul popular“.

Mecanismul creșterii și scăderii cursurilor la bursă (mecanism devenit clasic) ne arată care este procesul acapărării economiilor micilor depunători prin prăbușirea cursurilor și vînzarea precipitată a economiilor.

Bursa reprezintă un barometru al situației economice unui stat capitalist. Fluctuațiile din economie se reflectă și în fluctuațiile de la bursă. Cursul ridicat al acțiunilor, la un moment dat, nu reflectă însă cu exactitate valoarea reală a producției și avîntul general al economiei. Profitînd de această împrejurare, marile bănci se unesc adeseori pentru a specula în comun fluctuațiile de la bursă prin acapărarea hîrtilor de valoare aflate în circulație sau prin vînzarea lor. În jocul de bursă „à la hausse“ (la creștere), afaceriștii urmăresc să concentreze în mîinile lor acțiunile, monopolizînd și limitînd oferta. Cînd jocul se desfășoară „à la baisse“ (la scădere) ei forțează în mod artificial ofertele.

În ultimele luni, cursurile acțiunilor au crescut disproporțional cu adevărata stare a economiei americane.

Supraevaluarea acțiunilor, urcarea cursului lor nejustificată de starea generală a economiei americane (urcare speculativă ce nu corespunde cu rata profiturilor și a dividendelor) constituie tocmai una din principalele cauze ale prăbușirii de la bursă. În ajunul crahului devenise din ce în ce mai evident faptul că într-o zi cursurile acțiunilor trebuiau să fie puse în concordanță cu

adevărata situație a economiei americane. Faptele demonstrează că ritmul redresării afacerilor, survenit în mai 1961, nu a fost însă continuat. A început o vădită scădere a ritmului producției în anumite sectoare economice, ceea ce — după cum subliniază agenția „France Presse“ — „a fost de natură să submineze încrederea publicului“.

Într-un asemenea moment evenimentele s-au desfășurat pe un făgaș bine cunoscut. În epocile de criză sau în cele premergătoare depresiunilor, începe desfacerea în masă a hîrtilor de valoare. În condițiile de panică ce se creează, cursurile acțiunilor scad cu mult mai repede decît valoarea capitalului pe care îl reprezintă acțiunile. Aceasta duce la ruina rapidă a micilor deținători de acțiuni. Cu prilejul scăderilor de bursă care au avut loc în ultimele săptămîni s-a realizat, printre altele, o veritabilă expropriere a micilor acționari, printr-o scoatere forțată a acțiunilor din patrimoniul lor; iar cei puțini și bogăți s-au mai învîntat prin acapărarea la prețuri de nimic a cîtorva zeci de milioane de acțiuni.

Ce au cîștigat „taurii“ și „urșii“

În cercurile bursiere din Occident circulă o anecdotă despre naivii care își închipuiau că se pot îmbogăți prin investirea economiilor lor în acțiuni pentru a pîndi momentul cînd acestea vor avea un curs ridicat sau vor produce dividende grase. Se spune că visul „bursierilor“ din New York este de a putea ști care va fi „cota“ (adică valoarea acțiunilor) în „decembrie viitor“. Acest privilegiu a fost dat, spune anecdota, o singură dată unui cetățean. Un magician l-a înzestrat pe acesta cu harul de a avea un vis în care să i se „arate“ un ziar cu cota bursei peste șase luni. Omul din poveste a visat care va fi cursul bursei peste șase luni; dar cînd și-a mai aruncat încă o dată ochii pe același ziar, în altă pagină a zărit anunțul propriului său deces...

Moartea iluziilor și a economiilor. Aceasta este, într-adevăr, soarta pe care o rezervă marii rechini ai finanței acelor cetățeni de rînd care își mai închipuie că pot deveni, de pildă, proprietarii lui „General Motors“ în ziua în care cursurile vor spori.

De înmormîntarea iluziilor și a economiilor se îngrijesc „taurii“ și „urșii“ bursei de pe Wall Street.

Într-un dicționar al bursei americane se dau următoarele definiții: „Urs este acela care consideră că cursul acțiunilor trebuie să scadă; taur este acela care crede



că cursul acțiunilor trebuie să crească“. Afaceriștii nu se mulțumesc numai să „considere“ sau să „creadă“ în creșterea sau scăderea cursurilor. Ei acționează cu perseverență în direcția în care sînt specializați.

Iată cum procedează „urșii“. Ei vînd, de obicei, acțiuni pe care nu le posedă. Astăzi „vînd“ acțiuni inexistente pentru suma de 100.000 dolari. Creîndu-se un curent de vînzare, iar oferta depășind cererea, ei pot achiziționa mîine acțiunile respective nu cu 100.000 ci cu 90.000 de dolari. Prima sursă de cîștig o constituie deci diferența de preț între vînzarea fictivă și cumpărarea reală. A doua sursă de cîștig este asigurată prin comisionul obținut la vînzările reale. Comisionul este cu atît mai mare cu cît valoarea tranzacției este mai mică. Spre

1) „Ticker“-ul este un aparat electric cu ajutorul căruia conținutul tranzacțiilor (adică vînzările și cumpărările) se înregistrează pe o bandă specială, proiectată apoi pe șase ecrane albe situate în sala principală a bursei din Wall Street.

2) În 1929 s-au vîndut 16.410.030 acțiuni.

UNUI CRAH DE MARI PROPORȚII



Privită de sus, panorama bursei din New York în zile agitate seamănă cu aspectul unei porțiuni de ocean după un naufragiu. Un asemenea naufragiu l-a cunoscut într-adevăr Stock Exchange în „lunea neagră”.

● LUNEA NEAGRĂ ● CINE A PIERDUT 60 MILIARDE DOLARI ● CURSUL ACȚIUNILOR A SCĂZUT CU 30 MILIARDE DOLARI ● MARȚEA NEAGRĂ LA LONDRA: 3 MILIARDE LIRE STERLINE PIERDUTE ● MILIOANE DE OAMENI JEFUIȚI ÎN CITEVA CEASURI

Inflația este un fenomen vizibil în viața Statelor Unite. Dolarul își pierde permanent din puterea de cumpărare. Deficitul bugetar, cauza principală a inflației, a continuat să crească. Deficitul general al bugetului de stat al S.U.A., în anii de după cel de-al doilea război mondial, a fost de peste 48 de miliarde dolari, iar în 1962, conform unor date oficiale prealabile, va crește cu încă 7 miliarde. Datoria de stat a guvernului american a ajuns la aproape 300 miliarde de dolari! Caracteristic perioadelor de inflație în Statele Unite este faptul că economiile nu se mai depun la bănci din cauza slăbirii continue a puterii de cumpărare a dolarului. În aceste perioade, oamenii simpli sînt împinși să-și folosească micile economii dobîndite înainte de declanșarea crizelor, prin cumpărarea de acțiuni. Aceasta mărește cererea de hirtii de valoare și contribuie la menținerea „boom”-ului de la bursă.

Acest „boom” artificial nu poate fi însă menținut vreme îndelungată. Nu toate cercurile financiare sînt interesate în menținerea și agravarea inflației. Faptul că, din anumite considerente, președintele Kennedy s-a opus sporirii prețului oțelului este elocvent în acest sens. Unii experți explică prăbușirea cursului acțiunilor tocmai prin încercarea de a împiedica creșterea prețului oțelului, creștere care ar fi dus la agravarea inflației.

„Președintele Kennedy — scria un expert economic al agenției «France Presse» — opunîndu-se creșterii prețurilor în siderurgie a pus în discuție unul din principiile esențiale ale liberei inițiative și a eliminat perspectivele de inflație care constituie un stimulent puternic al plasamentelor la bursă”.

Iată însă că marii monopolști tot au putut trece la realizarea planului lor, pe calea ocolită a vânzării forțate de la bursă. La Washington criza de la bursă a și fost botezată „revanșa lui United States Steel!” Miliardele care nu fuseseră obținute direct prin creșterea prețurilor au intrat în casele de bani ale monopolurilor prin lichidarea acțiunilor. Iar la sfîrșitul anului, dividendele care s-ar fi plătit micilor acționari vor intra în buzunarele marilor afaceriști.

Cauzele și mai profunde ale crahului rezidă însă în dificultățile prin care trece economia americană.

Cauza principală a scăderii cursului acțiunilor constă în ritmul scăzut de creștere a producției industriale în anii din urmă, în încetinirea sau chiar micșorarea acestui ritm în ultimele luni, în accentuarea folosirii incomplete, cronice, a capacităților de producție în industria americană. La aceasta trebuie să mai adăugăm îngustarea pieței interne și a celei externe, precum și instabilitatea generală a economiei capitaliste. Din această pricină cunoscutul comentator Walter Lippmann își împărtășea, în coloanele ziarului „Washington Post”, pesimiste sale pronosticuri: „Situația de la bursă arată că avîntul încetează, iar pînă la restabilirea situației anterioare mai este mult. Șomajul în S.U.A. cuprinde 5,5% din forța de muncă, iar capacitatea de producție în industria metalurgică este folosită doar în proporție de 60%. În actuala situație, stagnarea care ia locul avîntului este prevestitoarea unui nou declin”. Chiar dacă prăbușirea de la bursă nu va fi urmată imediat de un declin, ea nu va trece fără a lăsa urme grave datorită tocmai șubredei situații a economiei americane.

Crahul de la bursa din Wall Street constituie o nouă dovadă a putreziciunii modului de producție capitalist. Un comentator occidental, trăgînd primele concluzii în urma prăbușirii din Wall Street, afirma că în momentul de față opinia publică americană începe să-și pună întrebarea dacă economia americană nu a devenit incapabilă să mai rivalizeze cu cea a Uniunii Sovietice.

Această întrebare s-a pus însă mai de mult. Istoria a dat suficiente răspunsuri. Economia capitalistă, puternic antrenată pe panta declinului, nu mai este capabilă să țină pasul cu viguroasa economie a statelor lagărului socialist.

Eugen PHOEBUS

exemplu, la acțiuni în valoare de 1.000 dolari el cîștigă 1,6 la sută din prețul vânzării, iar la cele de 100 dolari, 6 la sută. Putem lesne să ne închipuim ce sume uriașe s-au plătit drept comision cu prilejul recentelor vânzări, întrucît imensa majoritate a celor care și-au lichidat acțiunile au fost tocmai micii deținători de acțiuni.

În incinta bursei, „taurii” și „urșii” se luptă pe viață și pe moarte pentru obținerea beneficiilor de pe urma speculațiilor întreprinse. Victimele sînt micii acționari. De pe urma luptei beneficiază stăpînii marilor bănci. Agenții de bursă sînt — în marea majoritate a cazurilor — reprezentanți ai marilor firme de „brokeri”, legate prin fire invizibile de principalele bănci. Patronii băncilor sînt adevărații „taurii”

și „urși” ai bursei, ei sînt stăpînii „taurilor” și „urșilor” lor care lucrează efectiv pe sălile bursei. Dacă într-o zi cîștigă „taurii”, iar în alta „urșii”, nu are prea mare importanță. Banii smulși din buzunarele cetățenilor simpli ajung tot în safeurile băncilor.

Cauzele crahului

Firește, cauzele marilor scăderi de la bursa din New York nu pot fi identificate numai în operațiunile de speculă și nici nu pot fi explicate numai prin factori „emoționali”. Specularea deținătorilor de acțiuni a fost posibilă, în actualul moment, datorită situației generale a economiei americane.

Costul vieții a continuat să crească nefcetat. Cheltuielile militare s-au mărit lună de lună.

Cu Tudor Vladimirescu prin Oltenia nouă



Pe cîmpia de la Padeș, vorbește Tudor Vladimirescu. S-au adunat, pentru a-i asculta chemarea, mii de țărani și panduri. Cuvintele înflăcărate ale lui Tudor aprind în ochii lor scînteii, și-i fac să înțeleasă mai puternic pumnii pe coase.

Dar deodată se aude energicul „Atențiune, motor” și momentul e luat de la început. E limpede: se turnează una din marile scene de mase ale filmului românesc în două serii, pe ecran lat, „Tudor Vladimirescu”.

Cum s-a realizat această clipă emoționantă, de care își vor reaminti toți cei prezenți pe cîmpia Padeșului? Fără îndoială că în mare măsură datorită atmosferei create de regizor (Lucian Bratu) și datorită participării directe, entuziaste a întregii echipe de filmare. Dar în aceeași măsură și celor peste 5.000 de țărani care, transformați ad-hoc în strămoșii lor din urmă cu aproape un secol și jumătate, se dovedeau actori cît se poate de dezinvolți. Interpreții pandurilor lui Tudor, care au defilat la 1 Mai pe străzile Craiovei în uniforme de vremea, aclamați de mulțime, aduceau o dovadă în plus a unui fenomen interesant și caracteristic: întreaga Oltenie a îmbrățișat cu căldură și în perspectiva mărețelor zile ce le trăiește acum, filmul închinat unei pagini eroice din trecutul poporului nostru.

A putut oare visa Tudor la frumusețile vieții care se făurește astăzi? Poate că nu. Dar mintea sa a fost destul de pătrunzătoare, pentru a înțelege că „patria este poporul, iar nu tagma jefuitoare”. De aceea poporul l-a iubit și de aceea nu l-a uitat. De aceea marea majoritate a figurației este voluntară și gratuită. De aceea în fața hotelului „Minerva” din Craiova se adună zeci de oameni ori de cîte ori un haiduc mustăcios cu două pistoale înfipte în brîu se pregătește să se urce în... microbuzul care îl va duce spre locul filmării. Și tot de aceea, un țăran bătrîn l-a căutat nu de mult la hotel pe „domnul Tudor” (actorul Emanoil Petruț) pentru a-i aduce în dar niște caș și niște țuică.

Cînd manipulezi mii de oameni și 700 de cai, o cantitate enormă de costume de epocă, cînd filmezi vaste atacuri de cavalerie și reconstituiri colțuri întregi ale orașelor și satelor de altădată, pînă și un profan în ale filmului își poate imagina dificultățile.

Să ne oprim la cea mai recentă dintre ele: una din scenele de bază ale filmului, cu care începe seria a doua (ambele serii se turnează deodată) se desfășoară la București, în fața palatului domnesc... Alături se află o biserică, în jur case, iar nu departe, în fund, vestitul „turn al Colței”. Unde oare mai poți găsi la un loc toate aceste monumente ale tre-

cutului? Ele au trebuit reconstituite! Și astfel satul Făcăi, situat la 4 kilometri de Craiova, s-a transformat, datorită muncii scenografilor N. Teodoru și F. Dimitriu, într-un București al veacului trecut.

Desigur că povestirea istorică care se desfășoară pe aproape 6.000 de metri de peliculă oferă multe momente dramatice. Scenaristul Mihnea Gheorghiu, care s-a aplecat asupra figurii lui Tudor de peste 10 ani (i-a mai închinat un volum de versuri și o piesă de teatru) ne încalcează concepția sa și a regizorului asupra eroului și epocii sale. Nu este vorba de o biografie amănunțită, ci de ceva cu mult mai important: Tudor, care parcurge în decurs de 7 ani un drum lung al înțelegerii istorice, de la simpla revoltă și pînă la acțiunea politică lucidă și organizată, întru-chipează, în persoana lui și a celorlalte personaje care îl înconjoară, o întreagă epocă istorică. Uneori documentele sînt confuze, faptele sînt încărcate și atunci, firește, filmul operează o simplificare, care nu înseamnă însă nicidecum o renunțare la o complexitate a analizei istorice. O impresionantă galerie de tipuri, din care nu lipsește domnitorul aliat cu Tudor împotriva turcilor, dar dispus să-l trădeze în clipa cînd mișcarea capătă caracter de luptă și pentru eliberarea socială, conducătorii de dreapta

și de stînga ai „Etheriei” grecești, tovarășul de arme anarhic, care înțelege tîrziu necesitatea disciplinei, femeia îndrăgostită dispusă să-l sustragă pe Tudor din vîltoarea luptei — iată numai o mică parte a eroilor care au necesitat în filmul „Tudor Vladimirescu” o distribuție deosebit de numeroasă. Pe cine să citezi mai întîi? Pe George Vraca, Lica Gheorghiu, Alexandru Giugaru, Geo Barton, Amza Pellea, Ion Dichiseanu, Petre Gheorghiu, Ernest Maftei, Constantin Lungheanu, Ion Besoiu?... Numai lista completă a actorilor ar putea acoperi spațiul unei prezentări obișnuite a filmului. Se știe însă că filmul are și alți „eroi”, de care îndeobște publicul vorbește mai puțin. E vorba de operatorul Constantin Ciubotaru, care a realizat în condiții grele filmări extrem de complicate, de cei doi scenografi citați, de Hortensia Georgescu — creatoarea miilor de costume, de compozitorul Gheorghe Dumitrescu, care își continuă pe un plan complet nou realizările remarcabile din cunoscutul său oratoriu închinat tot lui Tudor Vladimirescu, ca și cei doi directori ai filmului, E. Semo și M. Năstase. Nimeni nu-și precupește eforturile în realizarea acestei noi producții a studioului „București”.

I. HRISTEA
Fotografii de N. DUMITRESCU

1 Pandurii se pregătesc de luptă. De câte ori nu ne-am imaginat asemenea scene din lectura cărților de istorie! Acum le vom vedea aievea și... pe ecran lat.

2 Cum arăta în realitate Tudor Vladimirescu? Este greu de spus, dar în orice caz poporul și-l imaginează astăzi sub înfățișarea pe care i-a dat-o cîndva pictorul Theodor Aman. Aceași înfățișare a doblîdit-o în film și Emanoil Petruț.



3 Și actorul Ion Besoiu, ca și mulți alții, a trebuit să treacă, în același timp cu probele de filmare, proba de călărie...

4 Unul din numeroasele momente de lucru la locul de filmare. Pagina de scenariu, recitată de redactorul filmului, Dumitru Opreș, este concretizată într-o „discuție fulger” între regizorul Lucian Bratu, scenaristul Mihnea Gheorghiu și operatorul C. Ciubotaru.



5 Par oare acest palat și clădirile învecinate un simplu decor? Numeroși craioveni se abat adesea pe la Făcăi pentru a se convinge de această realitate...





Fetele din brigada Verei Tiutiurkina.

ОГОРН

CHEILE FERICIRII

*„Fierari sîntem, și sufletu-ni-i tinăr,
Ale fericirii chei noi făurim“.*

Fericire! Un singur cuvînt, dar ce sens adînc cuprinde! Veacuri de-a rîndul oamenii au luptat s-o poată cucerii. Și veacuri de-a rîndul, aidoma păsării măiestre din basm, fericirea fugea de oameni. Așa a fost întotdeauna și pretutindeni, acolo unde oamenii nu reușiseră să dobîndească cheile fericirii — să scuture jugul celor puternici și avuți. Dar iată că astăzi o treime din omenire ține în mîini cheile propriiei sale fericiri și construiește cu entuziasm o viață nouă pe malurile Volgăi și ale Dunării, în însorita Cuba...

Patruzeci și patru de ani a lăsat în urmă țara care în Programul avangardei sale de luptă — Partidul Comunist — a înscris cuvintele ce vestesc începutul unei ere noi pe planeta noastră: „COMUNISMUL ÎNSTAUREAZĂ PE PĂMÎNT PACEA, MUNCA, LIBERTATEA, EGALITATEA, FRĂȚIA ȘI FERICIREA TUTUROR POPOARELOR“.

„Ce mai faci?“ — se întreabă de obicei prietenii cînd se întîlnesc. Ce ar fi dacă, în loc s-o punem unui singur om, am pune această întrebare unui popor de două sute de milioane de oameni? Să o adresăm deci oamenilor sovietici. Oare ce răspunsuri vom primi? De un lucru putem fi convinși: răspunsurile vor fi nenumărate, și unul mai interesant decît altul. Însă cu cine să începem? Încotro să ne îndreptăm mai întîii pașii? La nord sau la sud, spre taigaua siberiană sau spre plantațiile de bumbac din Uzbekistan? Țara noastră este bogată în eroi. Atunci la care feastră să batem? La asta, sau poate la cea de colo?

În orașul Lvov se află o uzină constructoare de mașini în care lucrează strungarul Vladimir Iosifovici Gurgal. Nici nu știi cum să-l

prezinti: el e și deputat în Sovietul Suprem al Ucrainei, și student în anul II la cursurile fără frecvență, e și lector și lucrător științific — iată acel sens ce-l cuprinde „lichidarea deosebirilor esențiale dintre munca fizică și munca intelectuală“. Pe reverul hainei sale strălucește steaua de aur de Erou al Muncii Socialiste. Cînd Vladimir Iosifovici povestește cîte ceva din viața sa, îl surprinzi deseori pronunțînd cuvîntul „fericire“.

— În viața noastră s-a produs o cotitură fericită — ne spune el — în copilărie doar am fost cioban.

Stăm de vorbă cu vestitul inovator după terminarea celei de-a suta lecții ținute de el la Institutul politehnic din Lvov.

Gurgal ne vorbește cu emoție și despre evenimentul care, deși nu e atît de recent, îi stăruie viu în amintire.

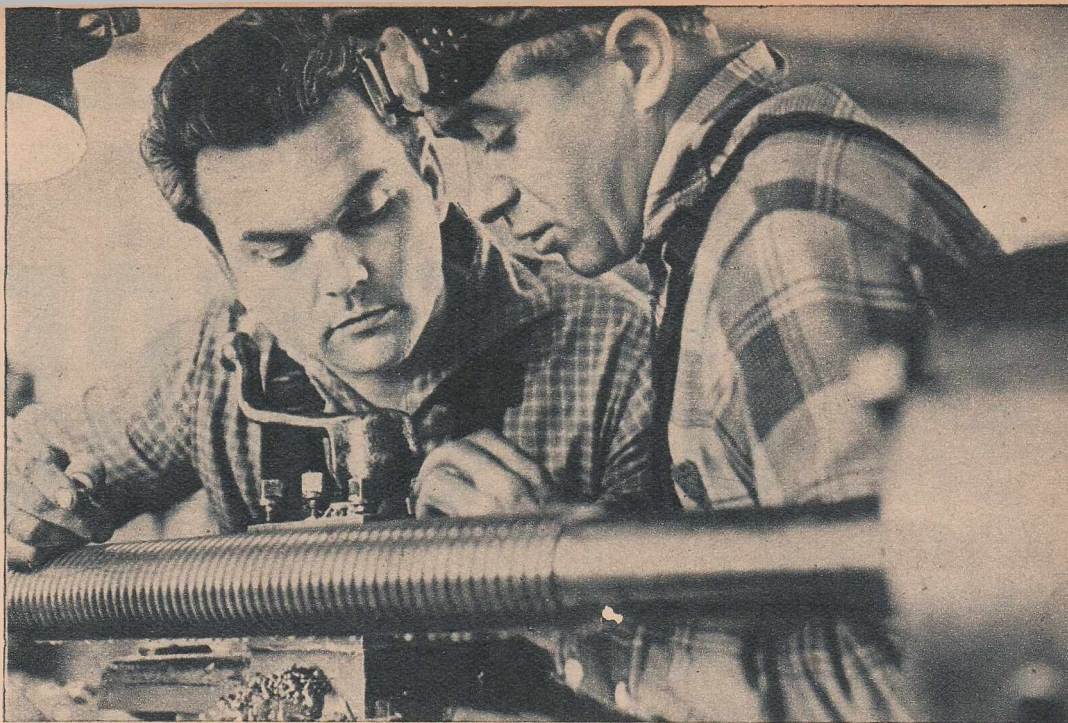
— Am fost ales delegat la cel de-al XXII-lea Congres al partidului. Acolo, la Kremlin, am auzit esențialul: „Fii fericit, omule“ — iată ce mi-a spus Congresul. Azi este vremea celor fericiți. Desigur, poți avea și acum cite un necaz. Dar dacă ești luptător, ești fericit!

Iuri Gagarin, cetățean al Uniunii Sovietice... Gherman Titov, și el cetățean al Uniunii Sovietice... În toate timpurile aceste nume vor sta în fruntea listei celor care se vor încumeta să zboare de pe planeta noastră spre înălțimile neexplorate ale Cosmosului. Sînt denumiți „Columbi ai Cosmosului“, ceea ce și sînt de fapt. Patria le-a cerut să deschidă drum spre aștri, spre Univers, și ei au îndeplinit cu cinste această misiune.

Caravelele lui Columb și-au croit drum prin ocean spre pămînturi necunoscute, în căutare de aur și bogății, nădăjduind să le



**PAGINI PREGĂTITE
PENTRU „FLACĂRA“
DE CĂTRE „OGONIOK“**



Strungarul Vladimir Gurgal (stînga) de la Uzina constructoare de maşini din Lvov împreună cu colegul său Vladimir Kaşel.

Ansamblul „Beriozka” în vîrtejul lezghinkăi, dans din Daghestan.



Panoul de la Uzina de rulmenți nr. 1 din Moscova arată că această uzină, ca și alte întreprinderi din Uniunea Sovietică, este membru colectiv al Asociației de prietenie sovieto-romînă.

poată jefui. Navele cosmice ale lui Gagarin și Titov s-au avîntat spre aștri în numele celei mai mari dintre bogățiile noastre — în numele păcii și fericirii poporului sovietic.

Pacea înseamnă viață. Iar viața înseamnă naștere și creație. Se nasc oameni noi, se făuresc orașe și uzine noi. În curînd se va împlini o jumătate de an de la crearea giganticului furnal de la Novolipețk. La construcția lui au luat parte și fetele din brigada Verei Tiutiurkina. Oare unde sînt ele acum? Desigur, le vom găsi din nou urcate pe schele, montînd sau sudînd vreo carcasă și împrăștiind în jur cascade de scînteii de aur ale sudurii electrice, de astă dată însă pe un alt șantier.

Nenumărate puncte pe harta țării noastre indică noile șantiere. Dar ca să înalți fabrici și locuințe, e nevoie de materiale. Nu în zadar cimentul și-a căpătat numele de „pline” a șantierului. Fără el constructorii nu pot face nici un pas. Lucrul acesta îl știe foarte bine și colectivul fabricii de ciment „Oktiabr” din Novorossiisk, care an de an își depășește planul și care pe merit a primit înaltul titlu de întreprindere de muncă comunistă.

În halele fabricii „Oktiabr” vei întîlni foarte puțini oameni. Vei zări doar ici, colo cite un om la aparate, căci morile gigantice uruind neîncetat și uriașele cuptoare mobile își îndeplinesc cu ... conștiinciozitate munca și par să n-aibă nevoie de intervenția mîinilor omului. Fabrica este în întregime automatizată.

În vechile fabrici de ciment te îneca praful, aveai impresia că el îți pătrunde prin toți porii. Aici însă te poți plimba în voie, îmbrăcat oricît de elegant.

Semne ale noului întîlnești la tot pasul. Apa canalului Kara-Kum a trezit la viață nouă imensul deșert al Turkmeniei, căci apa în aceste ținuturi înseamnă belșug de produse, înseamnă roade bogate.

Cu cît mai multe mașini vor avea colhozurile, cu atît mai pline vor fi și hambarele statului, mai din belșug vor putea fi satisfăcute cerințele omului. Nu e departe vremea cînd „va fi” se va transforma în „există”.

Chezășie ne stau cei patruzeci și patru de ani din istoria noastră și fiecare din acești ani ne-a arătat din plin cum viitorul poate deveni prezent.

N. KRİLOVA

CU ORICE PREȚ!

Transportul pe căile ferate s-a dezvoltat uimitor de rapid. Epocii de glorie și apostolat a lui Stephenson i-a urmat — în unele țări mai curînd, în altele mai târziu — epoca afacerilor fabuloase pe care le-au prilejuit construcția și exploatarea rețelelor feroviare. Desigur, a fost nevoie de un număr de ani pentru ca rechinii capitalului să-și dea seama că, într-adevăr, căile ferate reprezintă o afacere formidabilă. De aceea, e lesne de înțeles că acești ani au fost considerați „timp pierdut”, după cum constata, în 1873, „Dicționarul universal al comerțului și navigației”, editat la Paris.

„Goana” furibundă după căi ferate care a urmat s-a desfășurat, practic, pe tot globul. La numai 75 de ani după istorica cursă Stockton-Darlington, lungimea rețelei de căi ferate a atins în lume 790.570 km.

Este interesant de remarcat că mai mult de jumătate din totalul căilor ferate se afla în cele două Americi, Statele Unite deținînd singure, la începutul secolului nostru, circa 300.000 km, adică mai mult decît rețeaua

existentă pe întreg continentul european. Cum s-a ajuns la această situație?

DE LA „TOM DEGETELUL” LA BUFFALO BILL

Locul unde s-au dat cele mai crîncene lupte între magnații căilor ferate și unde aceștia au adunat cele mai mari averi, comițînd totodată și cele mai mari mîrșăvii, au fost Statele Unite.

Prima locomotivă americană pusă la încercare a fost „Tom Thumb” (Tom Degetelul) la sfîrșitul celui de-al doilea deceniu al secolului trecut, la Baltimore. Construită de Peter Cooper, un fierar din New York, ea era atît de mică, încît drept țevi de încălzire și de ardere din cazan au servit... țevi de pușcă.

Disprețuind opera lui Cooper, compania locală de diligențe angajă pariuri mari asupra rezultatului întrecerii între unul din vehiculele sale și această locomotivă. La început, concurenții erau pe aceeași linie, cu un ușor avantaj pentru locomotivă, dar pe parcurs aceasta pierdu o conductă și se opri pufăind neputincioasă.

Prima locomotivă care a făcut curse regulate în S.U.A. se numea „Cel mai bun prieten” și fusese importată din Europa, pentru a servi o linie din statul Carolina de Sud. La numai cîteva luni după punerea în exploatare, ea și-a încheiat însă cariera în urma unei explozii.

Firește că aceasta n-a împiedicat dezvoltarea căilor

ferate, care s-au extins rapid pe întreg continentul american, în condițiile unei crîncene rivalități între societățile constructoare.

Trebuie spus că de la bun început Congresul Statelor Unite a hotărît să încurajeze „inițiativa particulară” transferînd acestor societăți, la un preț derizoriu, terenurile pe unde urmau să treacă liniile. S-au atribuit astfel circa 30.000.000 ha cu doi dolari hectarul, în timp ce valoarea totală reală era de 220.000.000 dolari. Deci un cadou de circa 160.000.000 dolari, pentru început.

Istoria construcției căilor ferate din Statele Unite este legată de numele unui cunoscut aventurier, William Cody, supranumit Buffalo Bill. Începînd prin a fi curier călare pentru liniile de diligențe „Pony Express”, el a fost rînd pe rînd cercetaș în războaiele contra indienilor și în Războiul de Secesiune, ghid și... director de circ.

Se povestește că Buffalo Bill era un țintaș neasemuit. Cu carabina sa oea grea și cu cele două pistoale cu butoi el a împușcat în cele 18 luni cît a durat construcția liniei Kansas-Pacific, 4.000 de bizoni, cu care a hrănit singur pe toți muncitorii...

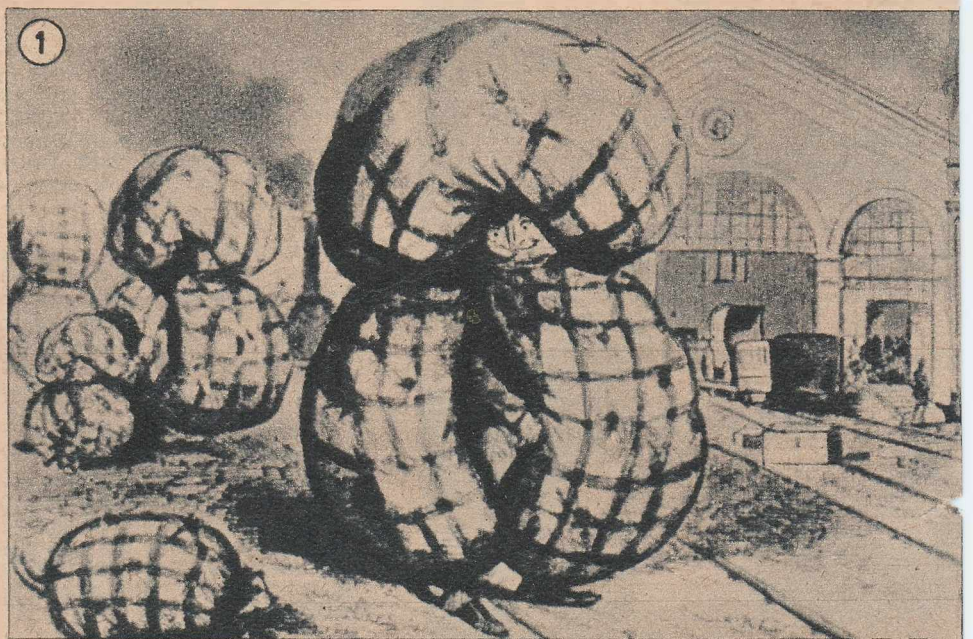
După ce multiplele sale ocupații aventuroase s-au încheiat, Cody a plecat într-un lung turneu în Europa și America, cu o trupă de circ formată din indieni și cowboys, care făceau tot soiul de exhibiții pe cai și bizoni. Astfel și-a cucerit Buffalo Bill titlul de „părinte” al spectacolelor cu cowboys, care, în transpunere cinematografică, figurează și astăzi, copios, în producția de duzină a Hollywoodului.

Pînă la Războiul de Secesiune (1861-1864) existau pe tot întinsul S.U.A. o mulțime de



Acest tablou, pe care pictorul Thomas Mill l-a intitulat „Se bate ultimul piron”, înfățișează festivitatea care a avut loc cu ocazia terminării construcției primei căi ferate transcontinentale americane. Nu întîmplător acest ultim piron era de aur. Expresiv simbol!

Se pare că la începutul istoriei lor, căile ferate nu se bucurau de un prestigiu prea mare. Dovadă, aceste două caricaturi reproduse după presa vremii. 1) Costum de protecție, pentru îndrăzneții călători, împotriva loviturilor provocate de căderea din tren. 2) Pentru a preveni ciocnirile destul de dese, caricaturistul propune ca locomotivele să fie înzestrate cu cîte o rampă, pe care, în caz de ciocnire, trenurile să se poată „cățăra”... fără nici un risc.





mici companii, fiecare luptând din răsputeri cu celelalte; însă încetul cu încetul, în procesul apariției și dezvoltării monopolurilor, s-au ivit și în sectorul căilor ferate mari imperii financiare.

Pentru a ruina societățile mai mărunte, marile companii scădeau prețurile transportului, apoi, după înlăturarea concurentului, le ridicau din nou, scoțându-și cu vîrf și îndesat pierderea. În unele cazuri, concurenții construiau linii paralele pentru a prelua o parte din trafic.

Cornelius Vanderbilt, care a adunat o avere fabuloasă de pe urma exploatarea liniilor de navigație, a căpătat controlul asupra căilor ferate „New York Central”, „New York Harlem”, „Hudson River” și apoi asupra tuturor liniilor pînă la Chicago, pe o distanță de circa 2.200 km.

La un moment dat, aproape toate liniile ferate din Statele Unite au trecut sub controlul a opt mari trusturi, dintre care unul singur (Harriman) controla mai mult de o treime din totalul rețelei din S.U.A.

Această „trustificare” a căilor ferate a fost urmarea unei lupte îndrîjite între diferite companii și „căpitani ai industriei”. Iată câteva episoade.

VANDERBILT ȘI MORGAN SE ÎNVOIESC, IAR GOULD SE PRĂBUȘEȘTE

În 1872, puterea crescîndă a lui Rockefeller se izbi de aroganța și lăcomia companiilor de căi ferate. Magnatul își însușise aproape toate sursele de petrol; el stăpînea rafinăriile, conductele, dar... trebuia să transporte cu trenul produsele finite. Prin tot felul de presiuni, prin coruperea inspectorilor locali și din conducerea căilor ferate, el obținu pentru transportul produselor sale un tarif preferențial și în acest fel averea sa spori dintr-o dată.

Iată că apărură un rival de temut — celebrul Vanderbilt. În cele din urmă s-a ajuns la o înțelegere: Vanderbilt a obținut o participație la „Standard Oil” al lui Rockefeller, iar acesta din urmă o reducere pe căile ferate

ale lui Vanderbilt. Și treaba a mers înainte, ca ...pe roate.

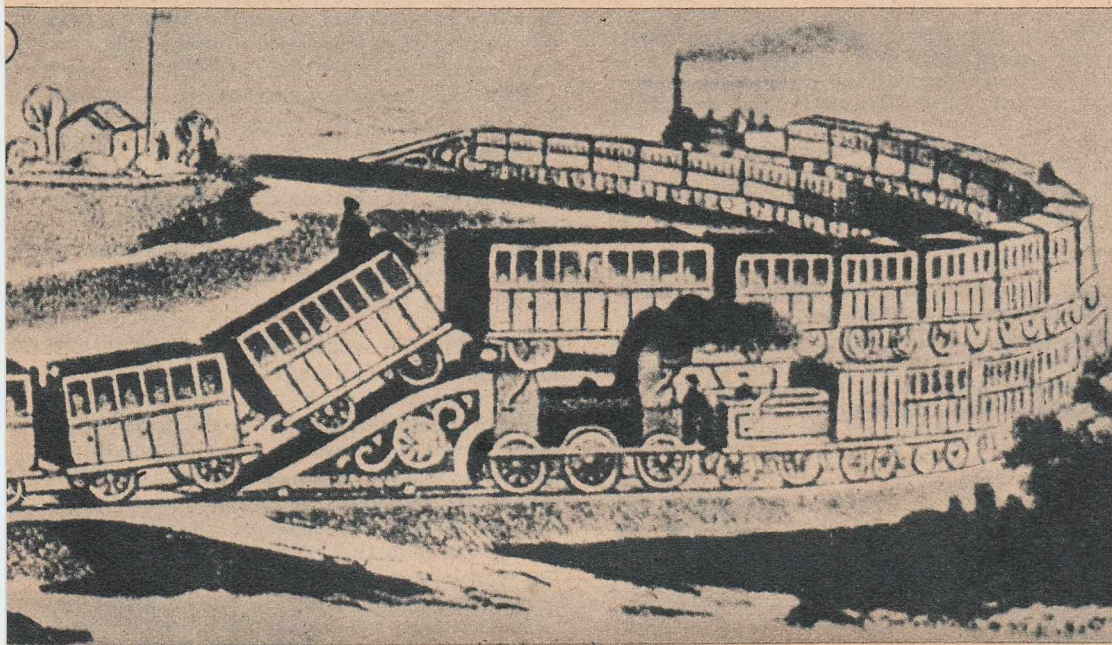
La un moment dat, justiția americană — pentru a liniști opinia publică — s-a hotărît să cerceteze dosarul căilor ferate. S-a constatat cu acest prilej că „Standard Oil”, în transporturile de petrol pe căile ferate, încălcă legea în 1462 de cazuri. Rockefeller a fost condamnat să plătească atunci, pentru fiecare caz, amenda maximă — 20.000 de dolari, în total 29.240.000 de dolari, pe care trustul urma să-i verse statului. Dar bineînțeles că nimeni nu a luat în serios condamnarea. Însuși Rockefeller a remarcat, calm: „Va trebui să treacă cîtva timp pînă să se poată executa această sentință”. Și, într-adevăr, după cît se pare, acest lucru nu s-a întimplat nici pînă astăzi.

Tot în acea vreme, Jay Gould, un alt mare financiar, după ce dobîndește controlul asupra căilor ferate „Erie”, se aruncă asupra liniei „Albany”, care traversa zona carboniferă din Pennsylvania. Cu răbdare și îndemînare, el achiziționează toate polițele și obligațiile companiei; îi acordă împrumuturi, îi dă avansuri. Apoi, dintr-o dată, îi taie creditul, obligînd-o să-i cedeze toate drepturile de proprietate.

Dar în afacere era cointeresat și celebrul Morgan, care cumpăruse și el un mare pachet de acțiuni ale companiei „Erie”. De aci o luptă oarbă în justiție. În cîtiva ani, douăzeci și unu de procese.

Ele se judecau la New York și mai toți judecătorii de acolo erau în solda lui Gould. Și de douăzeci și una de ori Gould obține cîștig de cauză. Dar Morgan era încăpățînat și dispunea de un capital mai mare decît Gould. După cele douăzeci și unu de procese, se ajunge la o înțelegere: se numește un comisar al statului, „neutr”, la conducerea liniei. După care, Morgan cumpără și pe comisar și acțiunile lui Gould... care pierde astfel controlul liniei. Aceasta a însemnat și prăbușirea lui Gould.

În 1893 Morgan se cartelează cu Vanderbilt în scopul obținerii controlului asupra liniei Philadelphia-Reading, în inima regiunii miniere din Pennsylvania. Ei încep să discrediteze calea ferată „Reading” prin toate mijloacele posibile: în presă, la bursă etc. Se denunță neregulile din gestiunea financiară, se deplînge costul ridicat al cărbunelui din Philadelphia datorat tarifelor stabilite de





Inceputurile căilor ferate din S.U.A. sînt legate, între altele, de jefuirea nemiloasă a pieilor roșii. Desenul îl înfățișează pe William Beckwell, unul din antreprenorii căii ferate „Santa Fé”, în timpul „tratativelor” prin care a smuls băștinașilor pămînturile lor, în schimbul unor baloturi de pînză.



Unul din primele trenuri americane. Indienii îl urmăresc cu uimire și — fără îndoială — cu îngrijorare, căci ei au fost primele victime ale companiilor de căi ferate.

compania respectivă, se subliniază starea proastă a materialului rulant etc., etc.

Cînd, în fine, societatea hotărăște să facă un împrumut, marea finanță îi închide porțile și, în panica iscată, acțiunile „Reading” scad catastrofal la bursă, fiind apoi cumpărate — de cine oare? — de Vanderbilt și Morgan, care dobîndesc astfel controlul absolut asupra căii ferate.

Efectul? Scumpirea imediată a cărbunilor cu 1,30 de dolari la tonă și un câștig de 65.000.000 de dolari pentru rechini capitalului.

ȚARUL PUNE ILUSTRUL SĂU DEGET PE HARTA RUSIEI

Afaceri...

Pretutindeni construcția de căi ferate își împletește istoria cu afacerile fabuloase ale companiilor capitaliste. În Anglia, în Franța, în Statele Unite, în România. La fel și în Rusia, unde frumoasa realizare a talentaților frați Cerepanov a fost dată uitării cît se poate de repede.

Construcția primei căi ferate din Rusia a fost încredințată unei companii străine și lucrările s-au efectuat sub conducerea inginerilor străini. Țarul Nicolae I a pus gratuit la dispoziția companiei concesiunea — și altora care i-au urmat — terenul, lemnul și tot materialul necesar, a permis importul fără taxe al mașinilor și al diferitelor utilaje străine, pentru ca nu cumva constructorii să rămînă... în pagubă.

În timpul lui Nicolae I se construiește calea ferată Petersburg-Moscova, lungă de 650 km.

În legătură cu aceasta se povestește următorul episod. Înainte de a trece la proiectarea căii ferate, concesionarii s-au prezentat țarului pentru ca acesta să hotărască pe unde să fie trasată linia. Țarul aruncă o privire scrutătoare asupra hărții și, punîndu-și ilustrul deget într-un punct, spuse:

— Pe aici!

Constructorii se grăbiră să schițeze de îndată traseul liniei. Însă cum țarul continua să țină degetul pe hartă și nimeni nu avea îndrăzneala să-l roage să și-l mute de acolo, linia ferată Moscova-Petersburg s-a construit, conform schiței inițiale, făcînd la un moment

dat o buclă de mai mulți kilometri, lipsită de orice justificare tehnică sau economică.

„MARELE DRUM SIBERIAN”

Un loc de frunte în istoria căilor ferate l-a asigurat Rusiei Transsiberianul — cea mai mare cale ferată din lume: ea traversează întregul continent asiatic, avînd o lungime (de la Celeabinsk la Vladivostok) de 7.416 km.

Pînă la construirea Transsiberianului, singura arteră de comunicație ce lega Siberia de Rusia centrală era marea cale siberiană, de-a lungul căreia transportul se făcea, bineînțeles, numai cu tracțiune animală. Cea mai mare parte a anului însă ea era impracticabilă din cauza zăpezilor și a norozaielor.

Construirea porțiunii estice a Transsiberianului a fost începută în 1891, de la Vladivostok la stația Grafkaia. Lucrările s-au desfășurat în condițiuni extrem de grele. Traseul trecea prin mlaștini, prin taiga, prin regiuni cu ghețuri veșnice și ținuturi muntoase greu accesibile. Obstacolele naturale, ca și lipsa mîinii de lucru și a mașinilor de construcție îngreunau foarte mult lucrările.

În februarie 1897, între Celeabinsk și Irkutsk s-a inaugurat circulația în ambele sensuri. În același an trenurile încep să circule între Vladivostok și Habarovsk. Lucrările pentru construirea porțiunii Transsiberianului în regiunea lacului Baikal — de la Mișova, pe malul de est al lacului, la Sretensk — începute în 1895, s-au terminat în 1900. Dificultățile extraordinare în construirea liniei, pe un teren foarte accidentat, au făcut necesară organizarea în mod temporar a traversării Baikalului cu bacurile.

Calea ferată circulară Baikal, cu numeroasele ei tuneluri, a fost terminată în 1905, iar ultima porțiune a Transsiberianului, de la Sretensk la Habarovsk, abia în 1916.

Construirea Transsiberianului a constituit un mare eveniment în istoria căilor ferate, nu numai pentru Rusia, ci și pentru lumea întreagă. Prin lungimea sa, volumul lucrărilor, gradul de complexitate tehnică și termenele de execuție, această cale ferată nu are egal în lume, fiind în același timp o mărturie a capacității inginerilor și muncitorilor ruși.

Dar tot fără egal se pare că au fost și afacerile veroase care au adus înalților funcționari ai țarului profituri fabuloase. Ce a însemnat, în epoca respectivă, construcția „Marelui drum siberian”?

«Capitaliștii din întreaga Europă — scria V. I. Lenin în articolul „Învățăminte de la criza”, publicat în 1901 — au întins labele spre un continent populat de sute de milioane de oameni, spre Asia... Drumul transcaspic a început „să deschidă” capitalului Asia centrală. „Marele drum siberian” (mare nu numai prin lungimea sa, ci și prin jefuirea fără măsură de către constructorii a banilor statului, prin exploatarea fără margini a muncitorilor care l-au construit) deschidea Siberia...»

În același articol, Lenin arată: „Construirea de gigantice căi ferate, lărgirea pieței mondiale și dezvoltarea comerțului — toate acestea au determinat o neașteptată înviore a industriei, o creștere a numărului de noi întreprinderi, o goană turbată după piețe de desfacere, goană după profit, înființarea de noi societăți, atragerea în producție a unei mase de noi capitaluri”...

Extinderea și modernizarea treptată a căilor ferate a influențat așadar, toate sectoarele vieții economice și implicit, social-culturale.

Transportul de mărfuri și de pasageri pe calea ferată se dezvoltă și se îmbunătățește continuu. O evidență, între altele, scăderea taxelor pe kilometru la transportul călătorilor. La începutul secolului nostru, ele se redusese de la 12,5 centime la 4-5 centime. La transportul mărfurilor, reducerea corespunzătoare era de la 30 la 5,20 centime, în timp ce viteza s-a ridicat de la 20-30 kilo-

metri pe oră, cât fusese odinioară, la peste 100 de kilometri.

În decursul primelor decenii ale veacului nostru nu au intervenit schimbări radicale, ci numai o perfecționare continuă în dotarea tehnică a căilor ferate.

FEROVIARII — UN PUTERNIC DETAȘAMENT AL CLASEI MUNCITOARE

Istoria căilor ferate a însemnat nu numai locomotive și vagoane, nu numai afaceri de miliarde, ci și formarea și organizarea unui puternic detașament al clasei muncitoare — feroviarilor.

Încă de la primele începuturi, căile ferate au fost construite în condițiile unei crunte exploatare; companiile de căi ferate s-au dezvoltat impetuos, trăgându-și seva din câștigurile fabuloase obținute din truda muncitorilor feroviarilor. Și tocmai aceștia s-au situat, de-a lungul deceniilor, în primele rânduri în lupta împotriva exploatareii capitaliste, pentru drepturile legitime ale clasei muncitoare.

Ceferiștii, ale căror rânduri au crescut și s-au întărit pe măsura dezvoltării căilor ferate din țara noastră, au înscris pagini nepieritoare în istoria luptei poporului nostru pentru libertate și o viață mai bună. Să amintim câteva fapte.

Cu prilejul răscoalelor țărănești din 1907, la Pașcani a avut loc o ciocnire între armată și lucrătorii de la Atelierele C.F.R. — „ciocănarilor”, după cum le ziceau țărani. Muncitorii, auzind că în câteva vagoane ale unui tren sosit se găseau țărani arestați, au înconjurat trenul, au deschis porțile vagoanelor și au eliberat pe țărani.

Urmașii „ciocănarilor de la Pașcani” au fost întotdeauna demni de înaltașii lor.

Anul 1933 a intrat în istoria țării noastre ca anul eroicelor acțiuni ale ceferiștilor și petroliștilor. „Grivița Roșie” a devenit cunoscută în întreaga lume ca o reșită a luptei antifasciste și antiimperialiste.

Luptele din ianuarie-februarie 1933 au însemnat o puternică manifestare a spiritului revoluționar și a hotărârii de luptă a clasei muncitoare din țara noastră, care, urmând linia justă a partidului, s-a ridicat de la greve, a căror caracteristică generală erau cerințe de natură economică, la acțiuni deschise cu un pronunțat caracter politic, antiimperialist, antifascist și antirăzboinic, cu un profund caracter patriotic și internaționalist.

În timpul procesului luptătorilor ceferiști în frunte cu tovarășul Gheorghe Gheorghiu-Dej, oamenii muncii din toate colțurile lumii, și în primul rând oamenii sovietici, au dat impresionante mărturii de solidaritate cu eroii luptători.

La Moscova, la Leningrad și în alte orașe din Uniunea Sovietică au avut loc mitinguri de protest împotriva samavolnicei arestări a conducătorilor luptelor de la Grivița. Muncitorii feroviarilor din Bîrzula, centru important de cale ferată din Uniunea Sovietică, au trimis muncitorilor români o scrisoare de îmbrăbătare. „Vă trimitem salutul nostru frățesc, bolșevic, și vă urăm curaj și hotărâre în lupta voastră ce o duceți sub conducerea P.C.R. în lupta contra capitalului” — scriau ei.

„Intellectualitatea lumii întregi urmărește cu un deosebit interes viguroasă manifestare a purtătorilor de cuvânt ai poporului român aflați pe banca acuzării — scria marele scriitor revoluționar francez Henri Barbusse într-o scrisoare căreia i s-a dat citire la proces. Prin ei, muncitorimea ceferistă își exprimă voința hotărâtă de a participa la lupta pentru dreptul la existență al tuturor și la lupta împotriva războiului. Sintem solidari cu bravii noștri tovarășii, cu eroicii luptători ai poporului român, de care noi, ca și voi, ne simțim mândri”.

Luptele ceferiștilor și petroliștilor din România, fiind prima mare ripostă a proletariatului împotriva fascismului pe plan internațional după instaurarea hitlerismului în Germania, au făcut să crească prestigiul internațional al clasei noastre muncitoare.

În anii următori, în care teroarea burg ezoșierească s-a manifestat tot mai sîngeros,

ceferiștii au dat nenumărate jertfe în bătălia pentru pace și libertate.

CU FAȚA SPRE VIITOR

Eliberarea patriei de sub jugul fascist i-a găsit pe ceferiști gata pentru noi acte de eroism, pentru a se pune capăt situației haotice a căilor ferate, la sfîrșitul războiului.

Cum se prezenta această situație în august 1944?

La starea de dezorganizare și ruină a căilor ferate lăsată de regimul burghezo-moșieresc se adăugaseră distrugerile provocate de hoardele hitleriste în retragere. Pe de altă parte, principalele noduri de cale ferată și ateliere de reparat material rulant fuseseră victimele bombardamentelor aeriene.

Mulți ceferiști din personalul de locomotive și tren, mergînd pînă în primele linii ale frontului antihitlerist, au dat dovadă de spirit de sacrificiu, îndeplinind fără șovăială, sub focul gloanțelor, toate misiunile primite și rămînînd permanent, zi și noapte, la posturile lor.

În anii imediat următori, muncitorii, tehnicienii, inginerii și funcționarii ceferiști, în frunte cu comuniștii, au obținut rînd pe rînd importante succese. Pînă în 1950 întreaga rețea de linii ferate a țării a fost complet refăcută, creîndu-se astfel premisele pentru trecerea la o largă acțiune de dezvoltare și modernizare.

În fața feroviarilor — ca și a întregului popor muncitor — se ridicau sarcinile luminoase pe care le punea construirea socialismului în patria noastră.

★

În numărul viitor vom publica articolul „Cale liberă!”, ultimul din seria „File din istoria căilor ferate”.

Cine va lua locul „glorioasei bunicuțe”? — C.F.R.-modernizarea continuă — Un aliat de preț: electronica — De la „mecanicul automat” la locomotiva atomică — Cu 800 km/h dar... nu chiar acum.

A. COSTA



„Grivița 1933”, de G. Miklossy.

Lanțul magic al imaginilor



Correspondență
specială
telefonică

de
Horla LIMAN

In aceste zile Bucureștiul se întâlnește cu „Laterna Magika”. Și, neîndoios, va fi vrăjit de farmecul ei. Intocmai ca în Uniunea Sovietică și în Anglia, în Polonia și în Austria, în R.D. Germană și în Ungaria, spectatorii ca și criticii se vor întreba: „Cărui gen de artă îi aparține?” Și răspunsul nu va fi prea lesne de găsit. „Laterna Magika” este totodată teatru și cinematograful, ritm de dans și ritm de muzică. Limitele se pierd în apele multicolore ale unei fantezii nelimitate, spumoase, de o prospețime

uluitoare, astfel încât la sfârșitul spectacolului concluzia se impune de la sine: din îngemănarea tuturor artelor s-a născut o nouă artă. Nu poartă încă un nume, dar s-a impus ca o forță de netăgăduit: numai în anul 1961 și numai la Praga spectacolul „Expo'58” a fost aplaudat de 174.000 de oameni. Dacă adăugăm turneele din Cehoslovacia și de peste hotare, numărul admiratorilor înscrie cifre considerabile.

Doi tineri schițează, mai mult în glumă, o idilă. Este pretextul de la care pornește lanțul magic

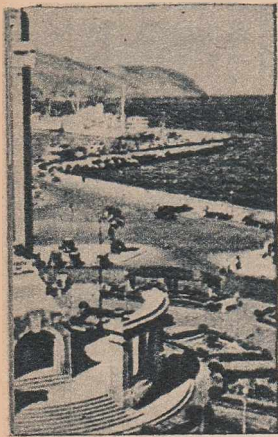
al imaginilor ce se succed într-un ritm amețitor. Fiecare scenă rezervă o surpriză: Expoziția internațională de la Bruxelles dominată de sputnikul sovietic și dinamicul gest al statuii lui Lenin care îndeamnă spre înălțimi; un aeroport invadat de balerine parașutate din văzduh; „dansurile slave” ale lui Dvořak; poezia figurinelor de sticlă, care evoluează asemenea balerinelor vii; poemul furtunos al „Spartachiadei” — explozie de tinerețe și de bucurie a vieții; orbitoarea șarjă a oțelului fierbinte; pitorescul costumelor populare... Este o

incantație continuă, ca un fluviu de versuri luminoase, ca o tălăzuire simfonică.

Desigur, tehnica are aici o mare pondere. Dar limbajul artistic te învăluie și te copleșește. „Laterna Magika” își merită numele. Născută ca un experiment, ea pune probleme noi regizorilor și scenografilor, operatorilor de cinematograful și compozitorilor, maeștrilor de dans și... maeștrilor sunetului stereofonic.

Aplauzele la scenă deschisă sînt nu numai îngăduite, dar și inevitabile...





Un aspect din orașul Santa Cruz de Tenerife.

Azi, pe insulele Canare

„M-ar interesa câteva date geografice despre insulele Canare din largul Oceanului Atlantic și ce se întâmplă astăzi în acest colț al lumii?”

Lazăr HORHOIANU,
contabil șef, Deva.

Răspunde **FELICIA ANTIP,**
redactor la Agerpres.

De multă vreme insulele Canare nu mai pot fi numite „insulele fericite”, așa cum li se zicea pe vremea românilor. Acest arhipelag, format din șapte insule mai mari și șase insule mici — din care numai opt sînt locuite — este situat în Oceanul Atlantic, la o depărtare de 90 pînă la 300 km de țărmul Africii de nord-vest. Cei peste 866.000 de locuitori sînt urmașii vechilor băștinași, guencii, și ai cotoptorilor normanzi și spanioli. Normanzii, conduși de Jean Béthencourt, au ocupat câteva dintre insule în anii 1402-1405. În perioada 1478-1496 insulele Gran Canaria, La Palma și Tenerife au devenit posesiuni ale coroanei spaniole.

Cu excepția insulelor Lanzarote și Fuerteventura, care sînt de origine continentală, arhipelagul este de origine vulcanică. În secolul al XVIII-lea au avut loc erupții vulcanice de mare amploare. Astăzi, însă, munții rotunzi din centrul insulelor nu mai scapă foc. Clima tropicală atrage în fiecare iarnă un mare număr de turiști din Europa occidentală. Insulele Canare sînt locul de origine al canarilor, care provin de pe insula Gomera.

Grupul de insule este împărțit în două provincii, una cuprinzînd insulele Tenerife, La Palma, Gomera și Ferro cu capitala la Santa Cruz de Tenerife, iar cealaltă este formată din Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura și alte cinci insule mai mici, avînd drept capitală Las Palmas. Ca toate coloniile spaniole, Canarele sînt denumite „provincii spaniole”. În ultimele luni a luat o mare amploare mișcarea pentru independență. În orașul Las Palmas au fost difuzate de curînd manifeste în care se cere să se pună capăt jugului spaniol. Din Madrid au fost trimise de îndată brigăzi speciale de poliție care au arestat pe fruntași mișcării. De asemeni, în aceste insule au fost deportați recent o serie de personalități politice ale opoziției din Spania.

Ce este biofizica?

La această întrebare pusă de cititorul nostru **Gheorghe Vasilescu** din comuna Sohodol, reg. Cluj, răspunde prof. univ. dr. **EMIL REPCIUC**, de la Institutul medico-farmacologic din București.

Biofizica este o disciplină relativ nouă a biologiei, adică a științei despre viață și despre manifestările ei de tot felul. Biofizica și sora ei mai mare, biochimia, s-au desprins din fiziologie, știința despre funcțiile organismelor vii. Pe măsură ce biofizica și biochimia și-au întins domeniul, fiziologia și i-a redus tot mai mult, rămînînd astăzi știința despre reglarea funcțiilor din organismul viu cu ajutorul sistemului nervos, al glandelor endocrine și al altor sisteme de organe.

Biofizica studiază fenomenele fizice (mecanice, termice, electrice, radiante etc.) din interiorul corpului viu, al organelor, țesuturilor și celulelor sale.

Nu toate capitolele biofizicii s-au dezvoltat în egală măsură. Biomecanica, ramura sa cea mai veche, studiază mișcările ființelor vii și particularitățile pe care le prezintă analiza fizică a acestor mișcări.

Puțin cercetate sînt procesele termice din interiorul ființelor vii; termodinamica materiei vii este abia la începuturile sale. Dimotrivă, fenomenele electrice care însoțesc activitatea celulelor vii și în special a celulelor nervoase și a prelungirilor lor au fost în adîncime cercetate. Dispunem astăzi de foarte multe cunoștințe din acest domeniu și ele au căpătat importanță practică grație înregistrării fenomenelor electrice care însoțesc bătăia inimii (electrocardiogramă) sau activitatea creierului (electroencefalo-

gramă), iar în timpul din urmă și cea a organelor de simț, cum ar fi ochiul (electroretinogramă).

Biofizica studiază și efectele pe care energia radiantă (lumina, razele X, razele gama, radiațiile corpusculare) le exercită asupra celulei vii. Această cercetare a căștigat o importanță deosebită acum, în era zborurilor cosmice și a energiei atomice, fiindcă în Cosmos există pe alocuri mari concentrații de energie radiantă.

În orașul Victoria

În orașul Victoria s-a deschis recent o expoziție de artă plastică organizată de Uniunea artiștilor plastici și de Fondul plastic din Sibiu. Expoziția cuprinde 76 de lucrări de pictură, sculptură și grafică.



Aspect din expoziție.

Reflectînd o tematică legată de viața nouă care pulsează în patria noastră, operele artiștilor sibiieni reprezintă portrete de muncitori și țărani, compoziții cu scene de muncă, precum și peisajul nou în care se simte direct sau indirect prezența omului. Lucrările expuse au fost realizate în urma unei documentări temeinice, inițiate în regiunea Brașov de Uniunea artiștilor plastici și de presa locală.

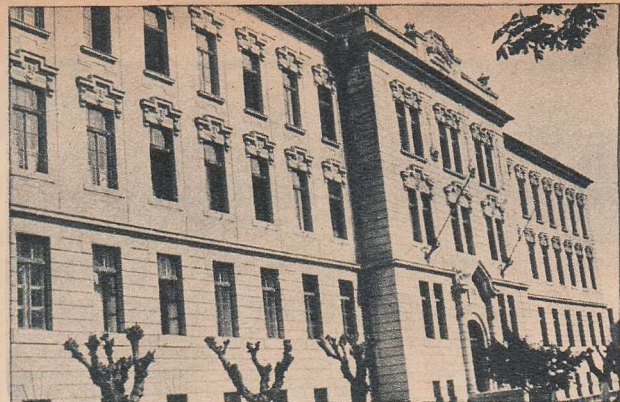
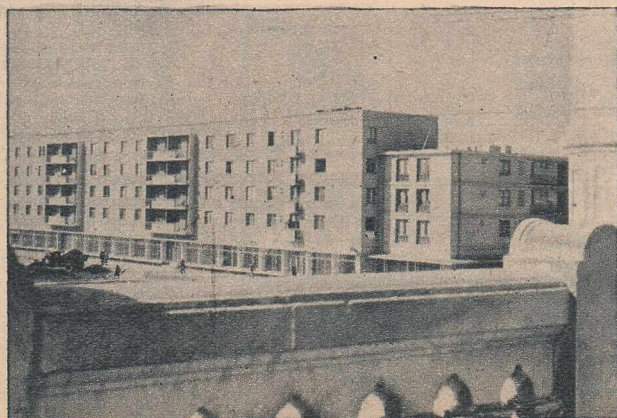
Nicolae IORGA,
grafician, Sibiu

De la fotocorespondenți

Oră de lectură... (Geo Stoica, regizor, Craiova)



Azi, în centrul orașului Buzău. (F. Spînu)



După un veac și jumătate

În orașul nostru există un institut de învățămînt care împlinește anul acesta 150 de ani de existență. Este vorba de „Preparandia” din Arad, înființată în 1812 — veche școală de învățători, al cărei prim director a fost cărturarul Dimitrie Tichindeal. Continuuîndu-și neîntrerupt tradiția, această școală, transformată în anii noștri în

Institutul pedagogic de învățători și educatoare, a dat mii de absolvenți. În prezent, aici se pregătesc cadrele didactice necesare regiunilor Banat, Hunedoara și Crișana. O dată cu rîndurile de mai sus, vă trimit și o fotografie reprezentînd clădirea școlii.

Pavel FLORIAN, Arad

Cititorii către cititori

Peator **Mihalaș**, satul Rașcov, raion Rîbnița, R.S.S. Moldovenească (U.R.S.S.), vrea să corespunde pe probleme de medicină și să facă schimb de vederi. Corespondența poate fi purtată în limbile rusă, romînă și germană. Doresc să corespundez pe diferite teme (literatură, teatru, muzică, cinema, sport) și să facă schimb de ilustrate următorii: **George Poenaru** și **Mihail Dan**, Sibiu, str. Aroneanu 3; **Szilagy Willy**, Bistrița, str. Ecaterina Teodoroiu 1, et.I; **Nuți Dumitru**, elevă, Pitești, str. 1 Mai 44; **Florina Popescu**, Pitești, str. Racovici 23; **Elisabeta și Ștefan Neculescu**, București, str. Rădulescu Tei 16; **Nicușă Sîrbu**, spitalul din com. Birca, raion Segarcea, reg. Oltenia; **Velu Tertis**, tehnician veterinar, sat Săsarau 234, raion Năsăud, reg. Cluj; **Paul Păcurariu**, inginer agronom G.A.C. Lunca Mureșului, raion Aiud, reg. Cluj (îl interesează și corespondența pe probleme profesionale); **Popescu Adriana**, studentă, împreună cu un grup de colege, Iași, str. Copou, bloc C; **Maria Ilie**, elevă, Buzău, str. Victoriei 54; **Gh. Ion**, normator, Hunedoara, bloc 114, sc. B, ap. 13; **Eugen Mitache**, tehnician constructor, Caracal, str. A. Jdanov 13; **Rodica Alșin**, elevă, împreună cu două colege, Timișoara, bd. Nikos Beloiannis 45. Vrea să facă schimb de mărci postale tov. **Preda Andrei**, Copsa Mică, bloc 27, raion Medias. Îi interesează, de asemenea, schimbul de ilustrate pe următorii: **Mircea Fircea**, lăcătuș, Hunedoara, Piața Libertății 14; **Timotei Szilagy**, lăcătuș, Hunedoara, str. 23 August 17; **Gh. Păduraru**, electrician, Hunedoara, Piața Libertății 14; **Claudia Simion**, elevă, Tulcea, str. Traian 30; **Palicic Constantin**, Năsăud, reg. Cluj, str. M. Eminescu 26 (dorește să facă schimb și de mărci postale); **Lizette Apostolescu**, Ploiești, str. D-tru Marinescu 7; **Sonia Vicolov**, elevă, Tulcea, str. Prislav 146; **Aurelia Dinu**, studentă, împreună cu un grup de colege, București, Căminul studentesc Carpați, str. Academiei 7; **Ion Popa**, lăcătuș, O.M. Hunedoara, bloc 108, ap. 21; **Petru Tap**, lăcătuș, Baia Mare, str. Pregabricuți 35; **Coca Moșneanu**, elevă, Tulcea, str. 23 August 256; **Mariana Filip**, profesoară, Izvoarele, raion Vinju-Mare,

reg. Oltenia; **Geta Boboc**, elevă, Strehaia, str. Hălții 15, reg. Oltenia; **Luminița Popescu**, elevă, Ploiești, str. Rahovei 4.

Pe scurt

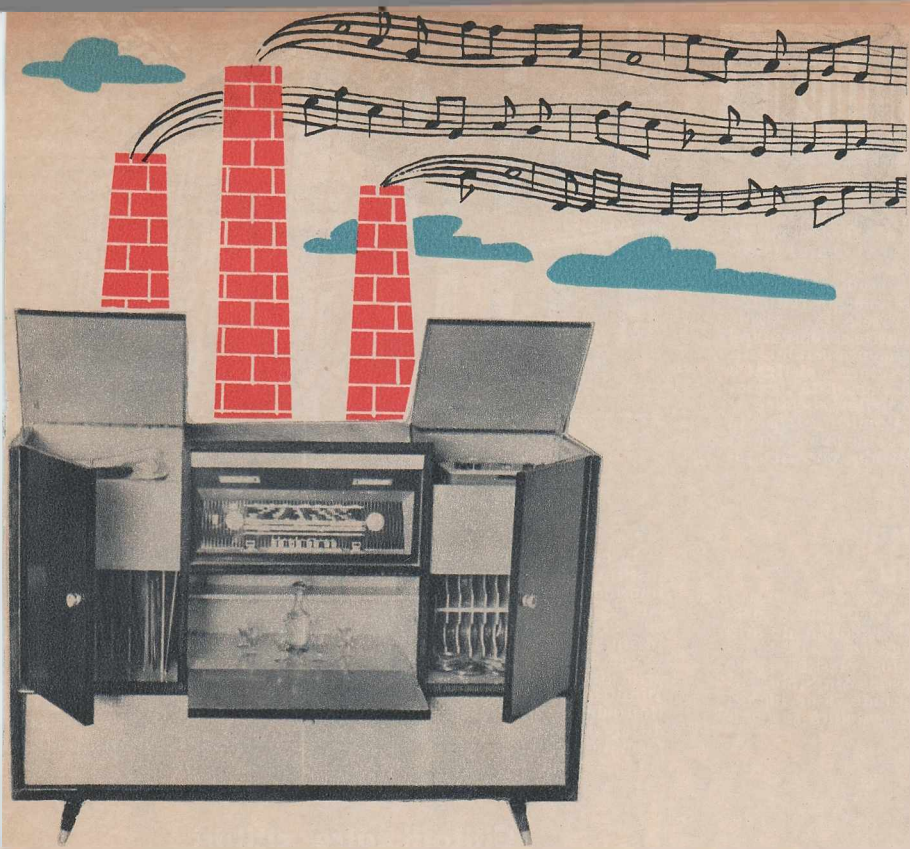
R. RELU-PARTAS, Timișoara. Profesiunea de marinier cere o pregătire specială. Pentru a deveni marinier mecanic este necesară absolvirea unei școli profesionale unde se studiază tehnica motoarelor. Unui ofițer de punte i se cere absolvirea mai întîi a școlii medii, apoi a unei școli navale. Condițiile de admitere le puteți afla adresîndu-vă Direcției navigației din Ministerul transporturilor și telecomunicațiilor — Serviciul învățămînt și personal — București, bd. Dinicu Golescu nr. 38.

ANTON POPESCU, sudor la uzinele U.C.M.M.A. Bocșa II. În țara noastră sînt mulți sudori buni; este foarte greu să vă răspundem însă care dintre ei este cel mai bun, intrucît pînă acum nu s-a ținut un concurs din care să rezulte o asemenea apreciere. Așteptăm să ne mai trimiteți vești despre realizările din orașul dv. și din uzina în care lucrați. Dacă este posibil, însoțiți materialele de cite o fotografie.

TOMA ERDÖS din Brad, reg. Hunedoara, ne scrie despre activitatea cercului dramatic „Mihail Sebastian” al sindicatului sanitar din orașul său. Elemente talentate din rîndul amatorilor au jucat cu succes comedia „O noapte furtunoasă” de I.L. Caragiale și „Steaua fără nume” de Mihail Sebastian.

GHEORGHE DINU, Lupeni. Pentru a deveni speolog este necesar să absolviți mai întîi cursurile Facultății de științe naturale sau ale Facultății de geografie și geologie. După aceasta, pe bază de concurs și în limita locurilor vacante, puteți intra ca cercetător științific la Institutul de speologie. În afară de studii, este necesară desigur și o înclinație spre frumoasa profesie de speolog.

GABRIELA IONESCU și **STELA IUHASZ**, Cugir, Hunedoara. Examenul de admitere la Facultatea de științe naturale din București se va ține între 10 și 15 septembrie. Pentru informații suplimentare, adresați-vă secretariatului facultății: Splaiul Independenței nr. 91. Examenul de admitere la Institutul de pedagogie de 3 ani se va ține în aceeași perioadă.



Combinca muzicală ELECTRONICA

- Vreți să prindeți în bune condiții o emisie radiofonică?
- Vreți să ascultați în condiții optime ultimele imprimări pe discuri?
- Vreți să înregistrați sau să ascultați pe bandă de magnetofon un concert sau glasul celui ce vă este drag?

Cumpărați-vă combina muzicală

ELECTRONICA S. 606 A

- Pentru cei interesați menționăm că ea este prevăzută cu:
- un sistem acustic complex cu cinci difuzoare
 - un amplificator audiofrecvență cu calități superioare
 - un radio receptor de lux tip „Enescu”
 - un magnetofon cu două viteze
 - un picup semiautomat.

O veste bună pentru salariați și întreprinderi: Combina Electronica S. 606 A se poate cumpăra în rate sau prin vi-rament.



La Karlovy-Vary — 1962



La Karlovy-Vary are loc cel de-al treisprezecelea Festival internațional al filmului cu participarea a 48 de țări. Publicăm o imagine din filmul bulgar „Soarele și umbra”, unul din filmele remarcate la acest festival.

În fotografie, cei doi protagoniști ai filmului: Anna Prucnal și Georgi Naumov. Anna Prucnal a adresat un „cordial salut cititorilor «Flacărei»”.



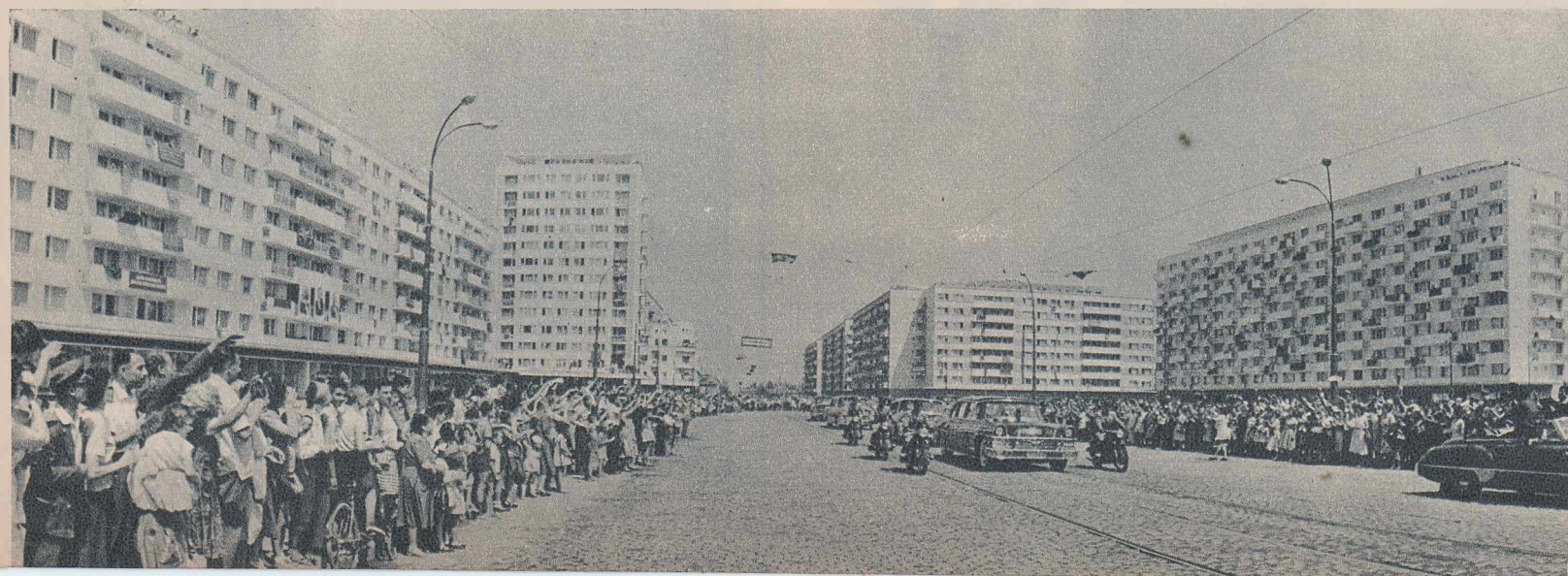
O marcă ce garantează calitatea produselor:
EMAILUL ROȘU-MEDIAȘ



Peste zece mii de oameni ai muncii au participat la mitingul care a avut loc în urlaşa hală a vagoanelor de la „Griviţa Roşie”, cu prilejul vizitei delegaţiei de partid şi guvernamentale a Uniunii Sovietice în eroica citadelă revoluţionară a clasei muncitoare din România.

Tovarăşii Nikita Sergheevici Hruşciov şi Gh. Gheorghiu-Dej stînd de vorbă cu Alexandru Florea, mulgător frunţas la gospodăria colectivă din Ceacu.

Locuitorii acestor blocuri luminoase şi moderne din Calea Griviţei înfîmpină înalţii oaspeţi cu îndelungi ovaţii.





Poporul român salută cu entuziasm pe înalții oaspeți sovietici



Cu multă însuflețire, participanții la mitingul de la Combinatul chimic Borzești aclamă delegația de partid și guvernamentală a U.R.S.S.

FLACĂRA
Revistă social-politică
și literar-artistică

Anul XI—Nr. 25 (369)
23 iunie 1962

REDACTIA: Căsuța poștală : 3507
BUCUREȘTI of. 33, Tel. 17.60.10.
PIAȚA ȘCINTEII int. 1744

ABONAMENTE:

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

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

Coperța noastră: fotografie de Ion HANANEL. Prezentarea grafică: Ion VULPESCU. Tipărită la Combinatul Poligrafic Casa Științei.

PREȚUL REVISTEI 2 LEI

„Bine ați venit, dragi tovarășii!” Constructorii complexului de locuințe din cartierul Grivița Roșie au lăsat o clipă lucrul pentru a saluta pe solii poporului sovietic.

