

O CĂLĂTORIE MINUNATĂ

La invitația Asociației de prietenie sovieto-române o delegație a A.R.L.U.S.-ului a vizitat timp de zece zile Uniunea Sovietică. Delegația condusă de acad. D. Dumitrescu, secretar prim al Academiei R. P.R., a participat la sărbătorirea zilei de 23 August în U.R.S.S. și a vizitat Kievul, Moscova și Gruzia — respectiv orașele Tbilisi și Batumi.

Sînt numeroase și variate impresiile culese de noi, cei care am făcut parte din delegație. Mai întii felul cum au fost organizate adunările festive în cinstea lui 23 August la Moscova, Kiev și Tbilisi. Despre adunarea de la Moscova n-am să mai reamintesc deoarece s-a scris în ziare, la timpul său.

La Kiev, în sala Conservatorului, o impunătoare adunare a reunit, alături de reprezentanții oamenilor muncii din capitala R. S. S. Ucrainene, artiști, oameni de cultură, mulți dintre ei cunosători ai țării noastre. Cuvîntările calde rostite cu acest prilej au subliniat marile succese obținute de poporul nostru în desăvîrșirea construcției socialiste și prietenia strînsă, care se întărește continuu, dintre popoarele noastre. Un frumos program artistic, cuprinzînd și câteva bucăți românești, a fost susținut de ramarabili artiști ai Operei și teatrelor din Kiev.

Orașul Kiev, cu frumosul și mărețul Nipru care-l străjuiește ne-a lăsat impresii puternice. Orașul a suferit mult în timpul războiului. Devastat și distrus, casă cu casă, de către hitleriști, centrul orașului, cunoscutul

Kresciatik, a fost refăcut și astăzi formează, alături de cartierele construite în toate marginile orașului vechi, mîndria capitalei Ucrainei. Dar de curînd a apărut și a înfrumusețat orașul o altă construcție, foarte utilă în acest moment de creștere a circulației. Kievul este al treilea oraș al Uniunii Sovietice care are metrou. Stațiile metroului, cele deja construite — mai sînt de construit altele, la cele două capete ale liniei care străbate orașul — sînt împodobite cu motive ucrainene și realizate potrivit numelui pe care-l poartă. Astfel, stația Universității are busturile tuturor oamenilor de știință și cultură ucraineni care au ilustrat știința sovietică și cultura universală.

Monumentele vechiului oraș de Nipru impresionează prin măreția și splendoarea lor. Bisericele Sf. Sofia și Lavra, statuile lui Bogdan Hmelnițki și Taras Șevcenko sau clădirile monumentale, fac parte din această categorie de monumente minunate arhitecturale.

După un popas de trei zile la Moscova, în care timp am vizitat Kremlinul, Expoziția realizărilor economice naționale, cartierele noi ale orașului am fost timp de patru zile oaspeții Gruziei. Personal am revăzut Tbilisi după opt ani. Același ritm al construcțiilor, ritmul socialismului, a acționat din plin asupra capitalei gruzine.

Cartiere întregi au mărit suprafața orașului în toate direcțiile. Diguri și poduri peste riul care străbate orașul, monumente ridicate în ultima vreme, o colină tăiată

adînc, în două, pentru a permite trecerea vehiculelor din actualul oraș spre cel care începe să se clădească au transformat vechiul și mult frămîntat Tbilisi, fondat acum 1500 de ani, într-o modernă capitală a unei republici înfloritoare.

Bogăția și splendoarea colhozurilor de citrice, ceai și fructe, în special struguri, transformă vizita în această republică unională sudică într-o desfătare minunată.

Vechile cetăți și biserici din orașul impună o Gruziei — Mțheta — alternează cu construcțiile impalante ale uzinelor și blocurilor de locuit.

La Batumi, grădina botanică bine amenajată și îmbogățită continuu cu plante din cele bine menținute și imbroazate calmă, cu o temperatură de +22° chiar în noiembrie, dau un farmec deosebit acestui oraș gruzian.

Nu pot să închei aceste succinte impresii fără a mulțumi Asociației de prietenie sovieto-române care ne-a învitat și care ne-a prilejuit, în acest fel, o minunată călătorie prin ținuturi încântătoare ale Uniunii Sovietice.

Cunoașterea mai adîncă a realizărilor din țările noastre duce la o mai mare încredere reciprocă și contribuie la întărirea legăturilor de prietenie — vechi și durabile — dintre popoarele noastre.

Acesta este puternic sentiment cu care ne-am întors din călătoria prin Uniunea Sovietică.

Octav Livezeanu

memento

în
zece
ani

cantității de muncă științifică ce trebuie prestată și prin urmare și a operei de documentare asupra situației cercetării științifice într-o ramură sau alta, asupra ritmului cercetării, prețului ei de cost etc. — tot atîtea cerințe care impun ca o condiție de prim ordin informarea precisă și promptă a omului de știință. Lucrul este, însă, mult mai complicat decît poate să pară la prima vedere.

În U.R.S.S. s-a calculat, de pildă, că numărul periodicelor specializate care apar astăzi în toată lumea este de 80.000, dintre care 45.000 publică anual circa 3.000.000 de articole consacrate exclusiv științelor naturii și tehnicii. La care trebuie adăugate publicațiile întreprinderilor industriale private — numai în S.U.A. apar 3.000 de asemenea publicații — și ale instituțiilor de învățămînt superior — care numai în R.D.G. și R.F.G. de exemplu, însumează impresionanta cifră de 7.000. Numărul brevetelor sporește și el vertiginos în fiecare an, ca să nu mai vorbim de publicarea în volum a concluziilor cercetării științifice într-un domeniu sau altul.

Informarea oamenilor de știință a devenit așadar în zilele noastre un factor fără de care progresul științific nu mai poate fi conceput. Această misiune de excepțională însemnătate pentru dezvoltarea științei moderne este asumată în Uniunea Sovietică de V.I.N.T.I. (Vsesoiuzni Institut Naucnoi I Tehniceskoi Informații). Înființat în 1952, V.I.N.T.I. a justificat în totul, în anii care au trecut de atunci, principiul informării centralizate aplicat pentru prima oară în U.R.S.S. Institutul publică cu regularitate așa numite Reviste de referat pe specialități. Numai în 1960 publicațiile editate de V.I.N.T.I. au cuprins circa 700.000 de referate, rezultate din cercetarea a 14.000 de publicații științifice (reviste, cărți de seamă, acte ale unor congrese), dintre care 11.000 străine și 3.000 sovietice și a 90.000 de brevete, sovietice și străine (primite din 90 de țări și publicate în 65 de limbi).

În momentul de față V.I.N.T.I. are 250.000 de abonați.

d. h.

al treilea
baku

Prospectorii siberieni obișnuiesc deseori să afirme: trăim și lucrăm într-un al treilea Baku! Și pe bună dreptate. Căci, dacă vești tinut înglobînd Baškiri, Tataria și alte regiuni riverane Volgăi și intrat în exploatare înainte de ultimul război depășea cu mult în bogăție primul Baku, imensele zăcăminte de petrol ale Siberiei sînt de-a dreptul fabuloase.

Pentru prospectorii siberieni ultimul deceniu a fost o neîntreruptă sărbătoare. De la an la an ei descopereau noi și felurite comori tînuite în adîncurile solului: cărbune și minereu de fier, bauxită, diamante... Petrolul, lichidul viscos și opac, de culoare cafeniu închis, acest singe dătător de viață al industriei moderne sovietice în plină dezvoltare continua însă să se țină ascuns. Să fi fost posibil ca în Siberia, atît de bogată în alte minerale, să lipsească petrolul?

Înarmați cu echipament și instrumente dintre cele mai sensibile geologii se încăpățîneau, continuînd să exploreze taiga, mlaștinile, tundra. Împotriva comorilor ascunse în pături profunde ale solului se dezlănțuise o adevărată ofensivă. Și iată că mult căutatul petrol a fost găsit.

Nu departe de satul Berezov, în depărtatul nord a izbutnit, pe neașteptate, primul jet de gaze siberian. Mugetul lichidului subteran care țîșnea la suprafață putea fi auzit de la o distanță de 20 de kilometri! După Berezov au urmat alte localități — Polnozvat, Aiassy, Igrim, Surgut, Kamenni...

Descoperirile urmau una după alta. Și e firesc să fie așa căci atunci cînd geologii merg direct la țintă. Pe hartă numărul stegulețelor marcînd locurile viitoarelor exploatare sporea continuu. La Kamenni, de pildă, prin tubulatură de oțel a putul extractiv ies zilnic la suprafață nu mai puțin de 400 de tone de țîței!

Primul petrol siberian a început să vadă lumina zilei. Al treilea Baku, un Baku imens, ineputabil a prins să capete contur.

a. b.

uzina
cu 20 000...
de elevi

Celebra uzină de construcții mecanice din Sverdlovsk (Uralmaș) este un mare furnizor de echipament metalurgic și minier. Furnalele înalte, laminoarele, excavatoarele pășitoare și instalațiile de rafinare a petrolului produse în Ural pot fi astăzi întîlnite pretutindeni în Uniunea Sovietică dar și în multe alte țări, unde sînt unanim apreciate.

Mai puțin cunoscută — dar nu mai puțin semnificativă — este însă o altă caracteristică a uzinei și anume faptul că 20.000 din salariații ei învață.

Bineînțeles, cei mai mulți sînt tineri. Știînd asta, să vedem totuși încotro se îndreaptă preferințele lor. După cum aflăm din presa sovietică 3.000 de băieți și fete de la „Uralmaș” urmează școala medie la cursurile serale pentru tineretul muncitoresc, 900 de tineri urmează o școală tehnică de construcții mecanice, 1.300 sînt înscriși la cursurile serale și prin corespondență ale Institutului politehnic din Ural care funcționează chiar pe lângă uzină. Ceilalți învață în nenumăratele cursuri organizate cu ajutorul celor mai calificate cadre ale uzinei și, paralel, în mai stagiile practice.

Cum se finalizează acest elan colectiv către învățatură?

Tot din presa sovietică aflăm, de pildă, că în ultimii zece ani aproape 900 de muncitori de la „Uralmaș” au dobîndit diplome de ingineri, fără a-și părăsi locul de muncă. În același rînd timp 1.463 de tineri au terminat școli medii tehnice.

m. v.

Un cunoscut economist sovietic remarca recent că un „cincinal” sau de „septenar” oamenii au în vedere nu numai un anumit număr de ani, ci o perioadă bine determinată istoriceste, cu trăsături particulare ce-i sînt proprii și nu pot fi confundate. La fel se întîmplă și cu perioada 1953—1963, un rîstimp care și-a pus pecetea nu numai asupra tuturor aspectelor vieții spirituale și materiale a omului sovietic, ci și asupra desfășurării vieții publice mondiale.

Care este firul conducător care a permis economistului sovietic să ajungă la această concluzie? El și-a formulat argumentarea pornind de la analiza locului pe care-l ocupa economia sovietică în producția mondială acum zece ani și astăzi. Și într-adevăr, chiar și numai datele cele mai generale ale problemei puse astfel sînt extrem de elocvente. La sfîrșitul lui 1952 producția industrială a U.R.S.S. era egală cu 30 la sută din producția industrială a S.U.A. și cu 25 la sută din producția americană calculată pe cap de locuitor. La sfîrșitul lui 1962 aceleași proporții sunau așa: peste 60 la sută și peste 50 la sută. Cu alte cuvinte, în zece ani principalii indici economici s-au dublat în U.R.S.S.

Ar fi, însă, greșit să considerăm totuși că potențialul industrial al U.R.S.S. s-a dublat numai în acești ani, fără a ține seama de importante schimbări structurale survenite în proporția diverselor ramuri, în organizarea producției, tot atîția factori care au schimbat cu desăvîrșire aspectul vieții economice sovietice. Pentru a ilustra cele de mai sus ne vom îngădui să citim cîteva cifre comparative care privesc producția unui număr de produse industriale caracteristice, considerate pe întreg anul 1953 și pe primul trimestru din 1963. În întreg anul 1953 U.R.S.S. a produs 27,4 milioane tone fontă, 38,1 milioane tone oțel, 56,9 milioane tone minereu de fier, 6,8 miliarde metri cubi de gaze naturale, 111,3 mii tractoare, 49,2 mii frigider, 143,3 mii motociclete și scutere. Numai în primul trimestru din 1963 producția acelorși produse a fost de: 28,7 milioane tone fontă, 39,6 milioane tone oțel, 67 milioane tone minereu de fier, 99 de milioane de tone de petrol, 44,5 miliarde metri cubi de gaze naturale, 159.000 de tractoare, 444.000 de frigider, 320.000 de motociclete și scutere.

Se mai cer comentarii?

c. g.

ați
auzit
de

v. i. n. t. i. ?

Trăim o epocă de impetuoasă dezvoltare a științei și tehnicii, de continuă sporire a greutății lor specifice în economie și, în genere, în societate. Această dezvoltare presupune și o neîncetată augmentare a



Automobilul de curse „HADI-3”, construit la Institutul de transporturi auto din Harkov, e înzestrat cu un motor de 36 CP și dezvoltă o viteză de 300 de kilometri pe oră. Dimensiuni: lungimea — 380 cm, înălțimea — 50 cm — lățimea 67 cm.

Competiția pentru bunăstarea omului

Remarcabilele succese obținute de Uniunea Sovietică în ultimii ani în sporirea producției industriale și agricole au dus la o creștere extrem de rapidă a venitului național — factor hotărâtor al creșterii nivelului de trai al populației. În 1961, de pildă, venitul național a fost de 24 ori mai mare decât în 1913, în timp ce în S.U.A. creșterea respectivă a fost în același răstimp de numai 3,6 ori. Pe cap de locuitor, venitul național a crescut în anii puterii sovietice de peste 16 ori, ritm mult superior oricărei țări capitaliste, inclusiv S.U.A. unde, în ultimii 46 de ani (1913—1958), venitul național calculat pe cap de locuitor a crescut de numai 1,8 ori.

Și mai e și un alt aspect: cum este repartizat venitul național? Spre deosebire de țările capitaliste, în care venitul național este repartizat în favoarea claselor exploatare (în S.U.A. de pildă, circa 10 la sută din populație, reprezentând pe exploatare, își însușesc circa jumătate din venitul național), în Uniunea Sovietică între venitul național aparține oamenilor muncii, 75 la sută din el fiind nemijlocit folosit pentru satisfacerea nevoilor personale ale oamenilor muncii.

Cum e și firesc, sporirea venitului național a asigurat o creștere considerabilă a veniturilor reale ale oamenilor muncii. În 1960, veniturile reale medii au fost în Uniunea Sovietică egale cu 55 la sută din nivelul S.U.A. La sfârșitul anului 1965 ele vor ajunge la 70—75 la sută. Dar concludent din acest punct de vedere este mai ales modul diferit de cheltuire a veniturilor în cele două țări. Astfel, în timp ce în Uniunea Sovietică pentru procurarea de produse industriale și alimentare oamenii muncii pot să cheltuiască 75 la sută din venituri, în S.U.A. ei pot aloca în acest scop numai 37 la sută! Faptul că muncitorul american este nevoit să rezerve 20 la sută din veniturile sale pentru chiri, 12 la sută pentru impozite și 31 la sută pentru asistență medicală și alte servicii face ca decalajul dintre veniturile reale din S.U.A. și U.R.S.S. să fie în realitate considerabil mai mic. Căci în Uniunea Sovietică aceste din urmă categorii de cheltuieli reprezintă numai 25 la sută din salariu iar unele din ele sunt suportate în întregime de către statul sovietic.

Alături de sporirea continuă a veniturilor populației, sporirea desfacerii de mărfuri constituie și ea un indicator semnificativ care ilustrează creșterea nivelului de trai al maselor. Încă în 1960 volumul circulației mărfurilor cu amănuntul a fost în U.R.S.S. de peste 1,5 ori mai mare decât în 1955. Concomitent s-au produs schimbări și în structura desfacerii mărfurilor, remarcându-se în deosebi creșterea vânzărilor de mărfuri care au un rol deosebit în creșterea nivelului de trai, cum sunt îm-

brăcămintea, încălțăminte, mărfurile de folosință casnică îndelungată ca: frigiderele, mașinile de spălat rufe, televizoarele, automobilele, produsele alimentare de mare valoare nutritivă ș.a. Desigur, la stimularea desfacerii acestor mărfuri, la sporirea consumului acestor produse o contribuție de seamă au avut-o și reducerile succesive de prețuri.

În mod hotărâtor s-au îmbunătățit condițiile de locuit ale oamenilor sovietici. În ultimii ani în Uniunea Sovietică s-au construit la mia de locuitori de două ori mai multe locuințe decât în S.U.A. și Franța și de peste două ori mai multe decât în Anglia și Italia. În perioada 1956—1960, de pildă, au fost construite mai multe locuințe decât în cei 15 ani anteriori; circa 50 de milioane de oameni, adică aproximativ un sfert din toată populația țării, s-au mutat în case noi. Până în anul 1965 vor fi însă construite de 1,6 ori mai multe locuințe decât în al patrulea și al cincilea plan cincinal luate la un loc. În felul acesta, Uniunea Sovietică își propune ca până în anul 1980 să rezolve pe deplin problema locuințelor.

O altă cale importantă de creștere a nivelului de trai, proprie numai socialismului, o constituie fondurile sociale de consum repartizate populației în mod gratuit, indiferent de cantitatea și calitatea muncii depuse. Din aceste fonduri sunt întreținuți în prezent peste 20 milioane de pensionari și primesc burse de stat și întreținere în cămine peste 4 milioane de elevi și studenți din institutele de învățământ superior, mediu special și tehnic. De asemenea, din aceleași fonduri, aproximativ 600 000 de elevi din școlile-internat sunt întreținuți în linii mari de către stat, aproximativ 7 milioane de mame primesc ajutoare iar peste 7 milioane de muncitori, funcționari, colhoznici și membri ai familiilor acestora se odihnesc și sunt tratați în sanatorii, case de odihnă etc.

Pentru ca să ne dăm și mai bine seama de importanța acestor măsuri e suficient să arătăm că în 1960 plățile și înlesnirile acordate populației din fondurile sociale au însumat 24,5 miliarde ruble, adică 22 la sută din venitul național destinat consumului. În anii următori ritmul de creștere al acestor fonduri se va accelera, ajungând în 1980 la 255—265 miliarde ruble, adică circa 50 la sută din veniturile populației, ceea ce va constitui un pas important pe calea înlăturării principiului comunist al repartiției după nevoi. Toate acestea, fără a mai vorbi de creșterea sensibilă de la an la an a numărului instituțiilor de învățământ și a celor ce studiază în ele (în clipa de față 61 milioane de persoane), de faptul că în Uniunea Sovietică durata medie a vieții a crescut de două ori, atingând 68 de ani, adică tot atâtea realități ce ilustrează la

rindul lor creșterea bunei stări a populației de toate categoriile.

O caracteristică de care trebuie să se țină seama atunci când se vorbește de creșterea nivelului de trai este desigur, și asigurarea posibilității de muncă. În timp ce în toate țările capitaliste și în primul rând în S.U.A. șomajul cunoaște astăzi proporții îngrijorătoare (numai în S.U.A. 5,7 milioane oameni), în U.R.S.S. el a fost lichidat încă din anul 1930, ceea ce ilustrează pregnant superioritatea de netăgăduit a Uniunii Sovietice în acest domeniu. În același timp, realizarea unui înalt nivel al productivității muncii în industrie și în agricultură, pe baza introducerii în producție a celor mai noi cuceriri ale științei și tehnicii, per-

deci condiții favorabile pentru ridicarea nivelului tehnic și de cultură generală, pentru odihnă, sport.

Așadar, Uniunea Sovietică a obținut încă de pe acum o incontestabilă superioritate față de cele mai dezvoltate țări capitaliste, inclusiv S.U.A., într-un număr de domenii importante ale vieții.

În viitorii ani, oamenii sovietici își propun să ajungă din urmă și să întrecă principală țară capitalistă, Statele Unite și în alte domenii.

Dezvoltându-se în ritmuri mult superioare Statelor Unite, Uniunea Sovietică va lichida rapid decalajul existent în ce privește nivelul producției industriale și al consumului și se va situa pe primul loc în lume. În sprijinul acestei afir-

5 ori, iar acela al consumului pe cap de locuitor de 6 ori. Și micșorarea acestui decalaj este din ce în ce mai rapidă. În ultimii cinci ani creșterea producției globale industriale a Uniunii Sovietice a fost de 60 la sută iar consumul pe cap de locuitor de 48 la sută, în timp ce în Statele Unite, în aceeași perioadă, de numai 17 și respectiv 8 la sută. Conform prevederilor Programului P.C.U.S., în 1980 volumul veniturilor reale raportate la cifra totală a populației U.R.S.S. va depăși cu 30—40 la sută nivelul venitului S.U.A. iar veniturile calculate pe cap de om al muncii cu cel puțin 60—70 la sută. Aceasta va însemna triumful deplin al nemuritoarelor idei ale marxism-leninismului, Uniunea Sovietică oferind



Un nou sistem de deservire a cumpărătorilor. Muncitorii de la uzina „Kalibr” din Moscova fac comenzi și primesc cumpărăturile la locul de muncă.

mite generalizarea zilei de muncă redusă. În scurt timp, Uniunea Sovietică va deveni țara cu ziua de lucru cea mai redusă din lume și, în același timp, cu ziua de muncă cea mai productivă și mai bine retribuită. E de la sine înțeles că, beneficiind de un asemenea avantaj, oamenii sovietici vor avea la dispoziție mai mult timp liber,

mașii sau adevăruri incontestabile: înainte de Revoluție Rusia țaristă producea 12 la sută din producția industrială a S.U.A., în 1950 U.R.S.S. a produs circa 30 la sută iar în 1962 a produs circa 63 la sută din producția industrială a S.U.A. Ceea ce înseamnă că în anii puterii sovietice decalajul producției industriale a scăzut de

astfel întregii lumi un exemplu de satisfacere cu adevărat deplină și atotcuprinzătoare a nevoilor materiale și culturale crescînde ale omului.

Stela Perș și Gh. Răboacă

Cercetători științifici la Institutul de cercetări economice al Academiei R.P.R.

ORIZONT

Prețul de cost și implicațiile lui

Prețul de cost este un indicator sintetic calitativ în care se întruchipează rezultatele activității întreprinderilor. Îndeplinirea planului prețului de cost exercită o influență directă asupra beneficiului și a acumulărilor. De aceea sarcina permanentă a tuturor întreprinderilor socialiste — sarcină ce nu este și în nici un caz nu trebuie considerată drept o campanie — este de a reduce permanent prețul de cost al producției.

Reducerea prețului de cost comportă studierea minuțioasă a elementelor componente ale acestuia, descoperirea pe această cale a tuturor posibilităților de economii. Ramurile producției materiale au, în funcție de natura lor, prețuri de cost diferite ca structură. În unele ramuri elementul principal de cheltuieli îl constituie cheltuielile pentru materii prime și materiale, în altele cheltuielile de muncă vie. În industria sovietică în 1961 ponderea cheltuielilor materiale în componența prețului de cost a variat între 37 la sută în industria carboniferă și aproape 92 la sută în industria ușoară. Rezultă deci că decalajul dintre ponderea cheltuielilor materiale și a celor de

muncă vie în alcătuirea prețului de cost în diverse ramuri ale economiei este extrem de sensibil.

În raport cu această cale de reducere a prețului de cost diferă și ele de la o ramură la alta. Este evident că pentru ramurile în care cheltuielile de materii prime și materiale au o pondere însemnată în componența prețului de cost calea principală a reducerii acestuia va fi micșorarea cheltuielilor amintite. Scăderea consumurilor specifice de materii prime și materiale, înlocuirea materialelor scumpe și deficitare cu altele mai ieftine, sînt tot atâtea căi de reducere a prețului de cost.

Iată și un exemplu. Prin introducerea sistemului de fabricare a oțelului în convertizoare în metalurgia sovietică se economisesc anual 6 milioane de ruble noi la fiecare milion de tone de oțel. Dacă cele peste 80 milioane tone de oțel pe care le produce U.R.S.S. în 1963 ar fi realizate în exclusivitate în convertizoare s-ar obține o economie de circa 500 de milioane de ruble (noi).

Importante rezultate pozitive în reducerea prețului de cost au obținut uzinele metalurgice

din sudul U.R.S.S. Ele au introdus în fabricație, alături de cocs, gazul natural asociat cu sulfare de oxigen, obținînd astfel o scădere a prețului de cost în medie cu 2—3 la sută.

În industria constructoare de mașini a U.R.S.S. un rol important în scăderea prețului de cost îl joacă folosirea unor materiale mai ușoare decât cele folosite pînă acum, precum și îmbunătățirea construcțiilor. Urmînd această cale uzina constructoare de mașini din Ural a economisit de la începutul septenlului și pînă azi 21.000 tone de metal.

Rezultate importante în reducerea prețului de cost a obținut și industria sovietică în ansamblul ei. Astfel, în 1961 prețul de cost al producției industriale a fost, în prețuri comparabile, cu 4,3 la sută mai mic decât în 1958. Cele mai importante reduceri au fost dobîndite în ramuri cheie cum sînt industria petrolieră — 5,9 la sută, construcții de mașini — 12,5 la sută etc.

Reducerea prețului de cost are o contribuție importantă la realizarea planului de acumulari socialiste, la creșterea nivelului de trai material și cultural al oamenilor muncii. Ast-

fel economiile din reducerea prețului de cost, prevăzute a fi realizate în perioada 1959—1965 — circa 85 miliarde ruble — reprezintă aproape 50 la sută din totalul fondurilor destinate investițiilor. Planul de perspectivă al U.R.S.S. prevede ca economiile provenite din reducerea prețului de cost să însumeze 1 400—1 500 miliarde ruble, adică circa cincisimesimi din totalul investițiilor. Așa dar reducerea substanțială a prețului de cost și a cheltuielilor de circulație aduce o contribuție însemnată la dezvoltarea economiei naționale a U.R.S.S.

Reducerea prețului de cost constituie în același timp și o pîrghie importantă pentru scăderea prețurilor cu amănuntul. În ultimii ani poporul sovietic a cîștigat mai multe miliarde de ruble, datorită reducerii generale sau parțiale a prețurilor cu amănuntul. Aceasta constituie un aport important la creșterea nivelului de trai material și cultural al oamenilor muncii.

Ion Răvar

Candidat în științe economice

neuitatul mai 1945...

ULTIMELE ZILE DE RĂZBOI,
PRIMELE ZILE DE PACE

(urmăre din nr. trecut)

Părerea lui Jodl despre aceeași problemă: „Pentru mine era limpede că nu puteam câștiga războiul numai prin mijloace militare...”

Iar Göring a arătat de câteva ori în cursul interogatoriului (de fiecare dată adresându-se sergentului american) că Hitler îi dăduse dispoziții să ajungă la un „compromis” și că el, Göring, socotise că trebuia „să se înceapă tratative cu una dintre țări, dat fiind că, după părerea lui, Germania nu putea învinge prin mijloace militare”.

Așadar, aceeași idee: „să învingă prin mijloace politice, dat fiind că mijloacele militare nu puteau aduce victoria”. Ce însemna asta? Era același plan politic — planul de a se ajunge la o înțelegere cu grupările cele mai reacționare și mai apropiate ideologic de Hitler din S.U.A. și Anglia, pentru ca cu forțe unite să se pornească un război împotriva Uniunii Sovietice.

Nu e nevoie, desigur, să argumentăm cât de reacționară și de ostilă progresului omenirii a fost și este această idee. Ea a fost vinturată de monopolurile internaționale încă de la Revoluția din Octombrie, a fost propagată în ajunul celui de-al doilea război mondial și stă și astăzi la baza N.A.T.O. Dar „recunoașterile” de la Bad-Mondorf mai au o latură, care cere o analiză deosebită întrucât e foarte importantă pentru vremea noastră. Este vorba de legitimitatea victoriei unei părți sau a alteia într-un război mondial și despre posibilitatea „de a schimba” mersul războiului prin mijloace militare sau politice.

Unul din cele mai importante învățăminte pe care trebuia să le tragă omenirea din încercările celui de-al doilea război mondial trebuie să fie înțelegerea legitimității victoriei dobândite de coaliția antihitleristă condusă de Uniunea Sovietică și înțelegerea legitimității înfringerii lui Hitler, care voia să nimicească primul stat socialist din lume. Mulți istorici burghezi înclină să estompeze aceste legi: ei sînt dispuși să recunoască înfringerea Wehrmachtului dar consideră că acesta ar fi putut să iasă și biruitor. Se citează fel de fel de cauze, printre care principala ar fi „diletantismul profesional” al lui Hitler care n-ar fi ascultat, chipurile, de sfaturile marelui stat major și a comis greșeli grosolane. Nu din întâmplare un istoric vest-german și-a intitulat astfel o carte despre Hitler: „Omul care a pierdut cel de-al doilea război mondial”.

Cînd clica fascistă adusă la putere de Thyssen, Krupp, Flick și alți magnați ai capitalului german a început să pună la cale un nou război căpeteniile ei nu s-au îndoit nici un moment de victorie. Această convingere li s-a întărit cu fiecare an, cu oțit mai mult cu cît oameni politici din Franța, Anglia și Polonia îl încurajau pe Hitler. Ei îi sugerau fără încetare: „Atacă mai repede, mai repede Uniunea Sovietică, dă-i o lovitură puternică și se va prăbuși...”

Și Hitler a folosit această recomandare într-un mod original: a încercat forța de izbire a Wehrmachtului mai întîi cu un număr de state burgheze — începînd cu Polonia, continuînd cu Franța și pregătindu-se să atace Anglia. Nici una din aceste țări n-a putut ține piept loviturilor date de coloanele de tancuri ale Wehrmachtului. Din aceste evenimente Hitler a tras o concluzie neașteptată și lipsită de logică: a început să creadă că statul socialist va cădea la fel de repede ca Polonia, Franța, Norvegia și celelalte victime din Europa occidentală.

Imperialismul german n-a fost niciodată caracterizat de luciditatea calculelor lui. Dacă funcționarii din Wilhelmstrasse și generalii din OKW ar fi avut curajul să considere realist Uniunea Sovietică, potențialul ei, forța orînduirii ei sociale, n-ar mai fi întocmit planul „Barbarossa”. Dar planul a fost întocmit și, mai mult, nu numai Berlinul credea într-o victorie rapidă a Wehrmachtului, ci și Londra și Washingtonul. Lui Roosevelt, de pildă, i s-a raportat că U.R.S.S. va putea rezista numai o lună-două, iar Churchill i-a spus cînd s-a întîlnit cu el în august 1941: „Rușii? Da, s-au dovedit mult mai puternici decît ne-am fi închipuit noi vreodată. Dar cine știe cît au să mai reziste... Cînd au să înceteze rezistența...”

„Rezistența” rușilor nu numai că n-a încetat, ci s-a transformat în victorie, cum era și firesc. Chiar în zilele cele mai grele ale războiului, în clipele grele ale înfrin-

gerilor, oamenii sovietici au crezut în victorie. Nu era o încredere pasivă, ci o idee care, punînd stăpînire pe mase, devenise o forță materială.

Dar Hitler? El, generalii și diplomații lui, au crezut că ceea ce s-a întîmplat pe frontul de răsărit între 1942—1945 a fost numai o „greșală regretabilă”. Feldmareșalul Mannstein scrie, de pildă, în memoriile lui că n-a putut înțelege de fel de unde a găsit atîta putere Armata Sovietică. El reproduce o discuție pe care a avut-o cu Zeitzler, șeful marelui stat major, care întrebă de el ce crede despre perspectivele războiului i-a răspuns disperat: „O dată și o dată tot au să se sleiască forțele rușilor!”

Dar forța Uniunii Sovietice nu numai că nu s-a tocit, ci a sporit cu fiecare zi ce trecea, cu fiecare săptămînă. În adăpostul cancelariei Reichului se aștepta cu sufletul la gură să se întîmple vreo minune care să poată aduce victoria. Așa judecau Jodl, Keitel, Göring și chiar Hitler care sperau „să obțină victoria prin mijloace politice”. Pentru un om de stat și un militar lucid ar fi trebuit să fie de mult limpede că războiul nu mai putea fi cîștigat în nici un fel, că continuarea lui nu putea decît să aducă lumii alte suferințe, iar poporul german jertfe inutile.

La Bad-Mondorf, Göring, Keitel și Jodl au fost întrebați cînd și-au dat seama conducătorii Germaniei hitleriste că războiul e pierdut?

Răspunsul lui Herman Göring a fost cel mai nesperos și, ca și în celelalte cazuri, a fost adresat reprezentantului american la interogatoriu, Göring a declarat: „Primele îndoieli în rezultatul războiului le-am avut după debarcarea armatelor aliate în Apus...”

Keitel a răspuns: „Apreciînd situația în linia mari, pot să afirm că acest lucru a început să fie limpede pentru mine în vara lui 1944. Dar n-am avut dintr-odată înțelegerea situației, ci după o serie de faze ale situației de pe front”.

Îată cum a descris Keitel aceste „faze”. După iarna lui 1941 el a socotit că sosise „clipa unui anumit echilibru” de forțe; după bătălia de pe Volga, OKW-ul și-a dat seama că „războiul nu mai putea fi terminat rapid printr-o victorie militară”; iar după Kursk a înțeles limpede că „nu mai putea desfășura operații ofensive de mare amploare”.

Jodl a fost mult mai sincer. El a amintit de la bun început de o scrisoare pe care i-a trimis-o lui Hitler în februarie 1944 și în care vorbea despre înfringerea inevitabilă. Apoi, referindu-se la rezultatele anului 1943, a spus: „Luptele din 1943 au arătat că inițiativa trecuse definitiv de partea rușilor...”

Adevărul a fost lămurit de știința mili-

tară sovietică. După bătălia de lângă Moscova, care a însemnat o puternică lovitură pentru armata germană, Wehrmachtul s-a mai putut refăce dar bătălia de pe Volga a fost o cotitură hotărîtoare în mersul războiului. De fapt chiar și Hitler a înțeles în sinea lui asta. Așa cum și-a amintit Jodl, la începutul lui 1942 Hitler i-a împărtășit neliniștea pe care o încerca în legătură cu faptul că „nu vom putea doborînd victoria”. Iar în pragul lui 1943 i-a spus: „Zeul războiului și-a întors fața de la noi”.

Stenogramele consfătuirilor operative care aveau loc zilnic la Hitler cuprind un raport despre consfătuirea de la 1 februarie 1943, ținută în faimosul „Birlog al lupilor” — cartierul general de lângă Rastenburg. În afară de Hitler au mai fost atunci de față generalul Zeitzler, șeful marelui stat major de pe atunci și maiorul Engel, aghiotantul militar al fîhrerului. S-a vorbit despre consecințele înfringerii de pe Volga, despre primejdia părăsirii Donbassului, despre operațiile de încercuire ale trupelor sovietice. Zeitzler a făcut un raport despre toate acestea. „Trebuie să mă mai gîndesc — a declarat Hitler, — Dar de pe acum pot să spun că nu mai putem să încheiem războiul din Răsărit printr-o ofensivă. E un lucru care trebuie să fie clar pentru noi”. Așadar, cuvîntul fatal fusese pronunțat. Iar în cursul anului 1943 nu s-a întîmplat nimic care să-l fi putut determina pe Hitler să-și modifice această afirmație.

E adevărat că la 8 mai 1943 Hitler i-a spus slugii lui credincioase, Joseph Goebbels: „Sînt convins că Reichul va stăpîni odată toată Europa. Va trebui să mai dăm multe lupte dar ele se vor solda, indiscutabil, cu mari succese. Atunci ne va fi practic deschis drumul spre dominația mondială”. Bătălia de la Kursk a fost, însă, de natură să-l facă pe Hitler să înțeleagă ce drum i se deschidea de fapt înainte de spre mormînt, nu spre dominația mondială.

Cineva s-ar putea întreba însă: are oare vre-o importanță faptul cînd a încetat cartierul general hitlerist să mai creadă în victorie? Căci știm că războiul împotriva Uniunii Sovietice a fost lipsit de perspective pentru agresori chiar de la 22 iunie 1941. Și, fie că au crezut, fie că nu în victorie, căpeteniile naziste au abătut nenorociri și moarte asupra popoarelor din Europa.

Și mai trebuie să ținem seama și de altceva. Militarismul german, și nu numai cel german, a nutrit dintotdeauna un dispreț total pentru propriul lui popor. Însușit de aceeași stare de spirit ca baronii din Ruhr, Hitler, ca și Wilhelm al II-lea, a urît poporul german. Așa cum Nikolai al II-lea i-a urît pe ruși, Thiers pe francezi, Mussolini pe italieni, McCarthy pe americani. Pentru clica nazistă poporul german a însemnat numai carne de tun și o armă de luptă pentru dominația mondială.

De aceea Hitler și generalii lui au continuat războiul chiar și atunci cînd au știut că-l pierduseră definitiv. Războiul care și pînă atunci fusese o crimă a clicii hitleriste împotriva poporului german a devenit o crimă la pătat, la cub...

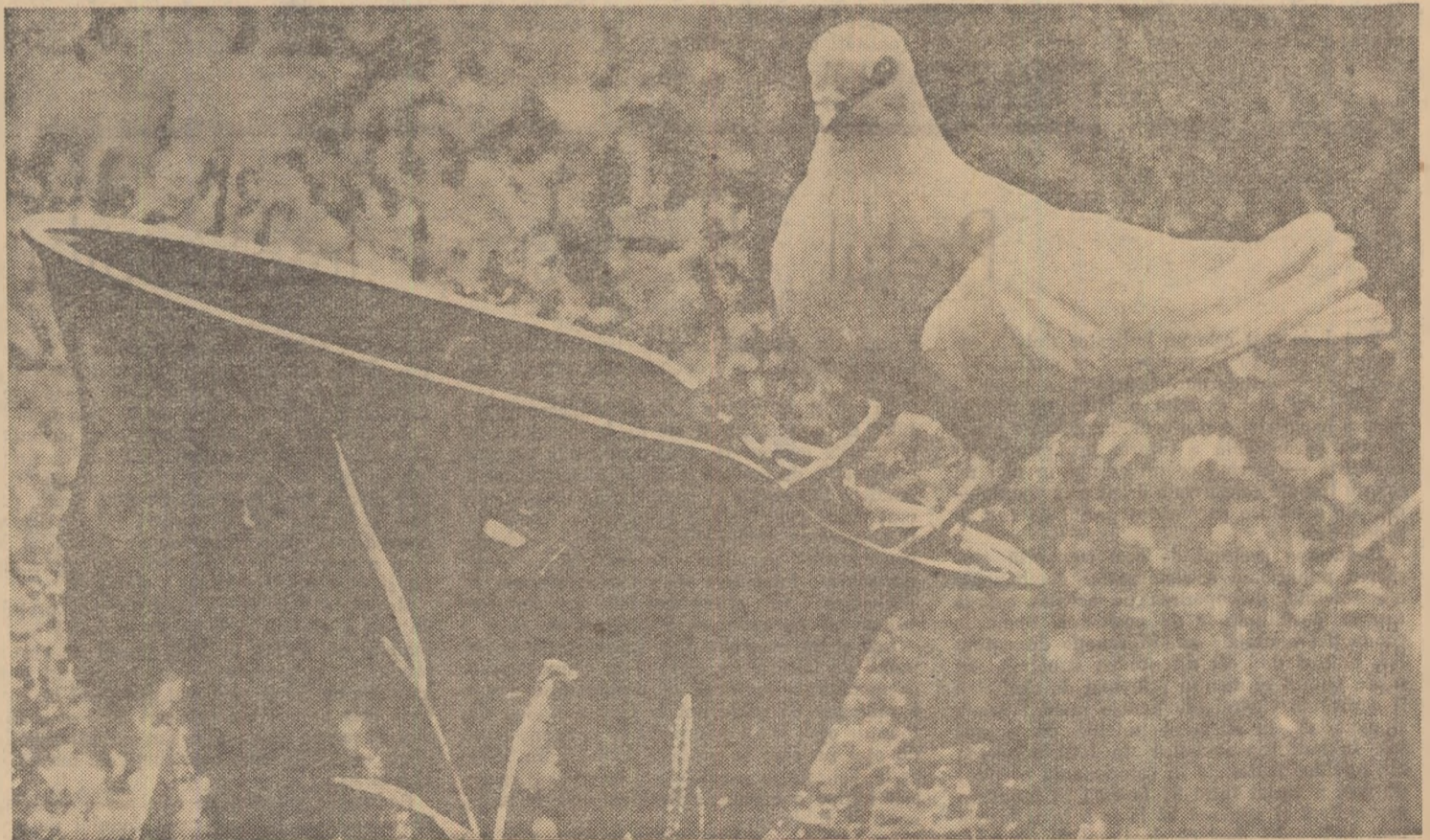
La sfîrșitul războiului pierdut Hitler nu s-a sfiit să-și manifeste deschis ura împotriva germanilor. „Dacă poporul german a fost atît de laș și de slab, nu merită altceva decît o moarte rușinoasă” — așa a declarat Hitler în primăvara lui 1945. Sau: „Dacă războiul e pierdut și poporul va pieri. E un lucru inevitabil. Nu trebuie să ne ocupăm de menținerea unor baze elementare de viață ale poporului. Dimpotrivă, cel mai bine ar fi ca aceste baze să fie nimicite... Cei care vor supraviețui, nu vor fi cei mai valoroși. Cei mai buni au murit!”

Hitler a interpretat astfel în felul lui celebra expresie: „După mine — potopul”, punînd la cale un măcel sîngeros al poporului său. De aici decurge și asemănarea dintre politica hitleristă și politica adoptată după război de strategia Pentagonului și Bonului.

Deși astăzi nu mai sîntem în 1945, problematica „războiului pierdut” e la fel de actuală ca atunci. Cei care neagă inevitabilitatea înfringerii lui Hitler se îndreaptă cu o hotărîre de maniaci spre același destin. Căci oricum ar fi măsluite cărțile în pasiența occidentală, ori cîte arme noi de exterminare în masă ar fi inventate legile dezvoltării sociale nu pot fi ocolite. După 1945, aceste legi au dus cu o logică implacabilă la crearea marii comunități socialiste. În fața lui Hitler fusese numai Uniunea Sovietică, astăzi există puternica organizație defensivă a Tratatului de la Varșovia, care dispune de cel mai modern și mai perfecționat armament. Și numai niște oameni politici cuprinși de orbire pot ignora acest lucru. La Washington și la Bonn se află, însă, oameni de acest soi.

Desigur, între situația lui Hitler și a lui MacNamara, a lui Jodl și a lui Heusinger există deosebiri, dar e puțin probabil ca ele să fie în favoarea lui MacNamara și a lui Heusinger. Fanaticul Hitler a crezut măcar că va învinge toată lumea. Generalii americani declară, însă, în cor că într-un război nuclear nu va putea exista învingător. Keitel a socotit Wehrmachtul invincibil dar Kissinger, consilier al președintelui Kennedy, recunoaște că Statele Unite „nu mai sînt atotputernice și invulnerabile”. Și, firește, toți generalii Bundeswehrului au auzit la rîndul lor, de avertismentul că o agresiune pornită de pe teritoriul R.F.G. va duce la pieirea fulgerătoare a Germaniei occidentale. În aceste condiții pregătirea unui război nuclear de către generalii Pentagonului și Bonului înseamnă de la bun început o crimă împotriva popoarelor lor, o crimă din toate punctele de vedere.

Lev Beziński





Pregătit
pentru zbor

Prieteni — într-o țară prietenă

IMPRESIILE NOASTRE

La invitația Consiliului General A.R.L.U.S., între 22 august și 1 septembrie a. c. s-a aflat în țara noastră o delegație a Asociației de prietenie sovieto-romine. Din delegație au făcut parte: Ivan Tvetkov, locțiitor al ministrului Culturii al U.R.S.S., membru în conducerea Uniunii asociațiilor sovietice de prietenie și relații culturale cu străinătatea (conducătorul delegației); Konstantin Voronkov, secretar al Uniunii Scriitorilor din U.R.S.S.; Akif Djafarov, deputat în Sovietul Suprem al U.R.S.S., membru al C.C. al P.C. din Azerbaidjan, Erou al Muncii Socialiste, petrolist din Baku; Elena Kariakina, artistă a poporului a R.S.F.S.R.,

președinta filialei Leningrad a Asociației de prietenie sovieto-romine; Ivan Fesenko, secretar al Comitetului regional Cernăuți al P.C. din Ucraina; Nikolai Șipov, profesor la Școala superioară de partid de pe lângă C.C. al P.C.U.S. din Moscova. În timpul cât s-a aflat în țară delegația a luat parte la sărbătorirea Zilei eliberării patriei noastre de sub jugul fascist și a vizitat orașe, așezări muncitorești, uzine și gospodării colective. Înainte de plecarea spre patrie redacția revistei noastre a adresat prietenilor sovietici rugămintea de a împărtăși cititorilor impresii din timpul vizitei în R.P.R.

Ivan Tvetkov:

Locțiitor al ministrului Culturii al U.R.S.S. (conducătorul delegației)

Am văzut o viață luminoasă, plină de bucurie



Delegația noastră a pășit pe pământul Republicii Populare Romine frățești cu un sentiment de profundă bucurie. Sintem sincer recunoscători prietenilor romini pentru amabila invitație de a le vizita țara. Ne-a pricinuit o deosebită plăcere faptul că sosirea noastră a coincis cu sărbătoarea națională a poporului român — cea de-a 19-a aniversare a eliberării țării de sub jugul fascist. Folosim acest prilej pentru a transmite poporului român din partea poporului sovietic, a celor 220 de milioane de prieteni ai Republicii Populare Romine, un salut cordial și cele mai sincere urări.

Am vizitat orașe, așezări muncitorești și sate. Am asistat la grandioasa manifestație a oamenilor muncii din București cu prilejul zilei de 23 August.

Pe pământul reinnoit al Republicii Populare Romine pulsează o viață luminoasă, plină de bucurii. Se înalță fabrici și uzine noi, se zăgăzuesc cursurile apelor, comorile pământului își dăruiesc bogățiile omului. Am vizitat grandioasa hidrocentrală „V. I. Lenin” de pe Bistrița, o uzină chimică, o rafinărie de petrol, uzina de tractoare și un combinat de vinificație, marea fabrică de confecții și tricotațe „București”. Am trecut și prin câteva tinere gospodării colective.

Dar succesul cel mai remarcabil dobândit de România socialistă îl constituie transformarea oamenilor. Ei sint astăzi creatorii unei vieți noi, fericite. În coloanele manifestanților din ziua de 23 August am văzut veterani ai clasei muncitoare și tineri cu fețe rîzînd în soare, am văzut reprezentanți ai țărănimii colectiviste și ai intelectualității. În sunetele unui marș vîoi au trecut prin fața tribunelor pionierii și sportivii. Părinții își purtau în brațe odraslele, viitorul patriei lor. Era o atmosferă de bucurie, oamenii jubilau. Jubila țara întregă care trăiește o viață plină, fericită. Toate acestea sint rezultatul politicii înțelepte duse de Partidul Muncitoresc Român în

fruntea căruia se află tovarășul Gheorghe Gheorghiu-Dej, eminent militant pentru cauza mișcării comuniste și muncitorești internaționale.

Oamenii sovietici se bucură din toată inima de realizările poporului frate român care într-un răstimp istoric scurt a dobîndit mari succese în construirea unei vieți noi. E plăcut să constatăm că realizările Republicii Populare Romine în construcția economică și culturală sint strîns legate de colaborarea frățească cu Uniunea Sovietică și cu celelalte țări socialiste.

Prietenia frățească și colaborarea dintre popoarele noastre cresc și se întăresc cu fiecare zi. Un aport însemnat la cauza întăririi prieteniei între popoarele noastre îl aduce Asociația de prietenie sovieto-romină și Asociația romină pentru legăturile de prietenie cu Uniunea Sovietică — A.R.L.U.S.

Adresăm poporului frate român o fierbinte urare de noi succese în construcția unei vieți fericite, în lupta pentru pace în lumea întreagă.

Konstantin Voronkov:

Secretar al Uniunii Scriitorilor din U.R.S.S.

Un admirabil izvor de inspirație

Mi-a făcut o deosebită plăcere să vizitez Republica Populară Romină. Cunoșteam și înainte multe lucruri despre România, despre poporul ei viteaz, muncitor și cu un remarcabil simț poetic, despre natura-i minunată, despre știința și literatura, despre avîntul construcției socialiste în R.P.R. Acum, însă, am avut posibilitatea să văd cu ochii mei toate acestea.

Am colindat mult prin România și am văzut cum își făuresc oamenii viața nouă. Am vizitat centre industriale și gospodării

Akif Djafarov:

Petrolist din Baku, Erou al Muncii Socialiste, deputat în Sovietul Suprem al U.R.S.S.

In numele petroliștilor din Baku...

Pe mine, muncitor sovietic, m-a interesat în primul rînd viața și munca clasei muncitoare. Am vizitat, împreună cu tovarășii mei din delegație, exploatarea petroliferă și o rafinărie, o centrală hidroelectrică, un combinat chimic, uzina de tractoare și o fabrică de confecții și tricotațe.

Munca în întreprinderile industriale și viața pe care o duc muncitorii m-au impresionat în mod deosebit.

Sint fericit că am avut prilejul să vizitez a doua oară frumoasa dv. republică. Acum trei ani am fost la Ploiești, interesîndu-mă și atunci de munca și viața petroliștilor. În acest răstimp s-au produs schimbări foarte mari; industria petroliferă rominească a făcut un mare pas înainte. A fost introdusă pe scară largă tehnica nouă, au fost automatizate multe procese de producție și în felul acesta a fost ușurată munca petroliștilor. Partidul Muncitoresc Român și guvernul R.P.R. vădesc o deosebită grijă pentru viața celor ce muncesc. Au fost construite cartiere întregi de locuințe, instituții pentru copii, magazine, case de cultură și multe, multe altele. Și toate acestea nu numai pentru petroliști, ci pentru toți oame-

ni muncii din țară. Aceste succese ale muncitorilor, printre care și ale tovarășilor mei petroliști mă bucură nespus de mult. Cînd voi ajunge la locul meu de muncă voi povesti tovarășilor mei despre succesele dv.

Stînd de vorbă cu muncitorii romini am căpătat convingerea fermă că ne străduim reciproc să întărim prietenia dintre țările

noastre, între popoarele întregului lagăr socialist, să luptăm pentru pace în lumea întreagă.

În numele petroliștilor din Baku țin să urez prietenilor romini noi succese în construirea socialismului. Îngăduiți-mi să vă string mina, dragi prieteni.



Elena Kariakina:

Artistă a poporului a R.S.F.S.R., președinta filialei Leningrad a Asociației de prietenie sovieto-romine

Făclia prieteniei noastre va arde veșnic

Pentru prima oară am fost în România în 1957. De atunci sufletul mi-e plin de dragoste și prietenie pentru minunatul și harnicul ei popor. Și iată că după o despărțire de șase ani mi-e greu să redau în cuvinte acum, cînd mă aflu pentru a doua oară în România, admirația

și emoția de care am fost cuprinsă în fața atîtor impresii noi. Într-un răstimp atît de scurt au fost realizate lucruri grandioase. Pretutîndeni viața nouă pulsează din plin. Pretutîndeni am fost martori la o muncă gigantică, la o creație pe drept cuvînt a întregului popor, pătruns de dragoste pentru patria lui.

Vizitînd uzine, fabrici și gospodării colective, întîlnindu-ne cu muncitori țărani colectivisti și reprezentanți ai opiniei publice am simțit o dată mai mult că pe noi, oamenii sovietici, ne leagă de poporul român aceleași țeluri, aceleași năzuințe — munca pentru binele patriei, pentru binele întregii omeniri muncitoare.

Folosind prilejul ce mi se oferă vă transmit, dragi prieteni romini, un salut frățesc, călduros din partea leningrădenilor și vă urez noi succese în construirea socialismului; doresc să exprim totodată, profunda mea recunoștință Consiliului General A.R.L.U.S. pentru posibilitatea ce ni s-a oferit de a vedea totul, de a aprecia și înțelege sufletul poporului român, care e frumos ca natura patriei lui, ca arta lui.

Prietenia dintre popoarele sovietice și român crește și se întărește, făclia prieteniei noastre va arde veșnic.



Superrapidul tricontinental și expresul „Ratex“

La 15 septembrie se împlinesc 133 de ani de când a fost dată în exploatare regulată linia ferată Liverpool—Manchester. Mecanicul autodidact George Stephenson a demonstrat atunci practic, eficiența noului mijloc de transport, mult contestată în deceniul 1820—1830. Vreme de un secol, rețeaua mondială de căi ferate s-a extins necontenit, acoperind ca o imensă pânză de păianjen pământul tuturor continentelor. Țările s-au apropiat, oamenii s-au cunoscut mai bine, mărfurile au circulat mai repede și mai departe. Socotim că nu exagerăm deloc afirmând că în istoria schimburilor economice calea ferată a jucat rolul pe care l-a jucat liparul în istoria schimburilor culturale.

Și, totuși, nu a îmbătrânit!

A venit însă un timp când tronul suveranei absolute care era calea ferată a început să se clatine din cauza unor „concurenți“ foarte serioși: automobilul și avionul. Primul venea cu avantajul supleții pe care trenul, constrins să circule numai pe un drum special, nu o avea. Cel de-al doilea, neavând nevoie de nici un drum, putea atinge viteze foarte mari, de multe sute de kilometri pe oră. Este deci explicabil de ce lumea a început să vorbească despre „îmbătrânirea“ căilor ferate, despre viitorul lor închis, lipsit de perspective.

Dar așa să fie cu adevărat? Ne aflăm oare la începutul declinului căilor ferate?

Faptele contrazic această sumbră perspectivă. Mai întâi, căile ferate nu pot fi înlocuite în transportul de masă pe distanțe mari. Ele au pe uscat rolul pe care îl joacă navele pe apă. Pentru a înțelege mai bine acest lucru este de ajuns să știm că un tren poate transporta cu ușurință 1.600 de tone de cărbune pe o distanță de 400 de kilometri în numai 10 ore, lucru pe care 400 de autocamioane de câte 4 tone l-ar face într-un timp mult mai lung și cu cheltuieli mult mai mari. Și chiar dacă ar fi vorba numai de viteză, locomotiva lasă mult în urmă automobilul. Pe nenumărate linii de pe glob se circula astăzi cu viteze comerciale de peste 100 km/oră, ba se ajunge chiar la 160 km/oră. Pe linii bine consolidate locomotivele electrice au depășit viteza de 300 km/oră, concurend astfel avioanele obișnuite.

Prin urmare, pe lângă o mare capacitate de transport, la care autovehiculul și cu atât mai puțin avionul nu îndrăznesc măcar să viseze, calea ferată are mari posibilități de dezvoltare și în domeniul vitezelor.

Ce frizează însă realizarea acestor posibilități?

Mai întâi este vorba de linia sau, mai exact, de starea tehnică și de ecartamentul (lărgimea) lor. Circulația cu viteze foarte mari este posibilă numai pe linii cu terasamente perfect consolidate, cu poduri rezistente, cu șine sudate cap la cap și prînse solid de traverse. Dificultatea construirii de linii pentru superviteze nu este de ordin tehnic, ci financiar. Mai există apoi și un alt element de care trebuie să se țină seama. Ecartamentul actual al căii, adică distanța de 1435 mm dintre șine nu lasă ca locomotivele să se dezvolte mai departe în lățime și înălțime, ci numai în lungime, ceea ce este insuficient. E limpede că la viteze foarte mari siguranța circulației ar fi periclitată de vehicule feroviare prea înalte și prea largi în raport cu ecartamentul actual. Prea mic, singurul lucru pe care îl putem reproșa lui Stephenson.

Rapidul celor trei continente

Ținând seama de cele de mai sus, apare firească întrebarea: ce transformări ar trebui să sufere căile ferate pentru a putea preîntâmpina anchihoza deja decretată de unii... răuvoitori?

De la bun început trebuie să spunem că cea mai revoluționară transformare ar fi adoptarea unui ecartament mult mai larg decât cel ales acum 133 de ani. Se vorbește despre ecartamente cuprinse între 2,5 și 4,5 metri. Să presupunem că am adoptat un ecartament de 3 m. El ar permite circulația unor vagoane cu dimensiuni de 40x6 metri și o capacitate de încărcare de 250 tone de marfă sau 1.250 m³. Pe linii perfect nivelate, cu șine sudate cap la cap și sprijinite pe traverse de material plastic, rezistente dar elastice, un tren alcătuit din 25 de asemenea vagoane ar putea circula în siguranță cu viteze de 400-500 km/oră. Pentru asta ar fi însă nevoie și de locomotive cu o putere de 30.000 kW, realizată de baterii atomice cu elemente radioactive în care energia atomică ar fi transformată direct în energie electrică.

Să ne imaginăm acum un superrapid de călători tricontinental, care ar circula pe linii cu lățimea de 3 m. Legând Capul Nord cu Capul Bunei Speranțe el ar străbate 105° de latitudine și ar parcurge distanța de 16.000 km în numai 40 de ore, trecând prin Helsinki, Leningrad, Moscova, Kiev, Iași, București, Istanbul, Ankara, Damasc, Cairo, Kartum, Brazzaville, Sao Paulo de Luanda, Capetown. Datorită suspensiei perfect amortizate vagoanele nu s-ar legăna mai tare decât o navă pe ape liniștite. Ele ar putea avea etaj și compartimente largi, saloane prevăzute cu mese și fotolii comode, televizor, aer condiționat, parfumat cu esențe răcoroase.

Vagoanele centrale ar fi cele mai interesante. Într-unul din ele, la „parter“ s-ar afla cabine radio-telefonice, cabine de dușuri, frizerii, postă etc. La etaj, la un capăt s-ar găsi salonul de muzică și dans, la celălalt salonul de lectură iar între ele biblioteca cu cărți, reviste și ziare în multe limbi. În vagonul alăturat s-ar afla, jos, o sală de cinematograful iar sus, una de concerte și spectacole. Superrapidul tricontinental ar putea transporta 5.000 de călători, oferindu-le același confort ca și un transatlantic. Este un lucru pe care nu-l pot realiza nici avionul și nici autobuzul.

Sistemul de circulație „Ratex“

Trenul descris mai sus este deocamdată numai un vis frumos. Revenind la realitatea imediată, ne pu-

nem în mod firesc întrebarea: bine, bine dar ce se poate face astăzi pentru dezvoltarea transportului feroviar?

Să dăm cuvântul candidatului în științe tehnice I. S. Iliețevici, care, într-un articol publicat recent în revista „Znanie-Sila“, a propus o foarte interesantă soluție pentru această problemă. Termenul „Ratex“ derivă de la „radio-telecomandă-expres“, denumind un tren expres telecomandat prin radio. Caracteristica principală a noului tren ar fi că el ar circula tot timpul cu viteza maximă permisă de linie (actuală sau viitoare), să zicem 150 km/oră, fără a opri în gări dar luând și lăsând călători în stațiile intermediare.

Cum ar fi posibil acest lucru? Cum ar putea un tren care nu oprește la Buzău, să zicem, să lase sau să ia călători din această stație?

Ei bine, acest lucru este perfect posibil și tocmai în aceasta constă noutatea absolută a sistemului de circulație propus. Pentru a avea o imagine mai clară a „Ratex“-ului să încercăm să accelerăm atât de mult mașina timpului a lui H. G. Wells, încât să ne permită să luăm parte la călătoria de inaugurare a expresului „Ratex“ București-Iași. Circulând fără opriri, acesta ar parcurge distanța de 400 km dintre cele două orașe în mai puțin de trei ore. În acest timp, abia reușim să jucăm câteva partide de șah.

Îată-ne deci în fața expresului „Ratex“ — o garnitură elegantă compusă din vagoane electrice automotoare, luxos amenajate, semănând cu niște saloane uriașe cu vedere liberă de la un capăt la celălalt.

Urcăm în vagonul cu inscripția „pentru Iași“. O dată cu semnalul de plecare, ușile se închid automat și expresul pornește lin. După numai un minut el atinge viteza maximă de 150 km/oră, de la care se va abate prea puțin pe toată durata călătoriei. Prin fața ferestrelor se perindă fulgerător peronoalele stațiilor Chitila, Buftea etc.; apar și dispar oameni și case, păduri și lanuri, ca într-un film fantastic, rulat cu o turajie amețitoare.

Nu trece o jumătate de oră și am și trecut de Ploiești. Puțin după aceea auzim glasul unui crainic nevăzut: „Atențiune. Călătorii care coboară în gara Buzău sint invitați să treacă în ultimul vagon“. După câteva minute se aude un semnal și comunicăția dintre ultimul vagon, destinat stației Buzău, și restul trenului se întrerupe. Mâini nevăzute închid ușile comunicante; apoi vagonul se desprinde de tren, începe să frineze și se oprește exact la mijlocul peronului stației Buzău. Între timp, „Ratex“-ul a depășit mult această gară și călătoria continuă cu viteza maximă.

Pe fotoliile rămase libere iau loc doi călători noi. Au urcat în trenul nostru la Buzău. Vă veți întreba, poate, cum au putut urca într-un tren în plin mers?

Foarte simplu. Au urcat într-un vagon „Ratex“ care staționa la Buzău și care ca toate celelalte vagoane ale expresului nostru, are motoare proprii de tracțiune, alimentate cu energie electrică de la un fir aerian. Când expresul mai avea de parcurs până la Buzău o bună bucată de drum, vagonul izolat a fost pus în mișcare prin telecomandă în sensul „spre Iași“ și curând a atins o viteză apropiată de cea maximă. Când expresul l-a ajuns din urmă el s-a cuplat din mers. Ușile de intercomunicare s-au deschis. Vagonul cu călătorii urcați la Buzău s-a încorporat astfel în expres.

Automatizare și radiotelecomandă

Decuplarea și cuplarea din mers a vagoanelor, frinarea lor, durata staționării, demararea etc. ar fi complet automatizate, cu comandă de la distanță. Expresul „Ratex“ n-ar avea conducător. În locul acestuia ar exista un „mecanic electronic“. Fiecare sector de cale ferată ar fi supravegheat de un dis-

pecer central aflat la un post de radiotelecomandă. Dispecerul ar avea în fața lui schema luminoasă a sectorului comandat, pe care o sumedenie de beculule diferite colorate ar arăta mișcarea tuturor trenurilor și a vagoanelor ce ar circula izolat pe sector. Dispecerul ar avea la dispoziție și un ecran de televiziune la care ar sosi semnale optice de la emițătoarele instalate în vagoane. Toate acestea i-ar îngădui să supravegheze de aproape siguranța circulației.

Îată, așadar, cum s-ar prezenta „Ratex“-ul. El a depășit noțiunea de tren special, fiind mai curând un sistem complex de circulație. Și se pare că îi este hărăzit un mare viitor, atât în circulația pe distanțe mari cât și în circulația suburbană și în cea subterană — într-un cuvânt, pe orice linie electrificată.

„Ideea „Ratex“-ului se deosebește prin noutatea soluțiilor tehnice și are o valoare practică pentru nodurile mari de cale ferată“ — a fost concluzia unei recente consfățiri tehnice ținute la Direcția regională a căilor ferate din Moscova.

Ing. Dem. Urmă

Cu ce vom călători mâine

• MICROSCOP • MICROSCOP • MICROSCOP

Navă din material plastic

De pe calele șantierului naval din Batumi a fost lansată o nouă „navă medicală“. Este prima șalupă de salvare construită din material plas-

tic armat cu sticlă, care va putea să plutească atât pe mare cât și pe cursurile de apă interioare ale Uniunii Sovietice. Șalupa este echipată cu cele necesare pentru acordarea asistenței medicale persoanelor accidentate, precum și cu mijloace tehnice pentru efectuarea de lucrări subacvatice. Noua navă de salvare este ușor de manevrat, se deplasează cu mare viteză și poate fi folosită chiar pe furtuni de 5 grade Beaufort.

pe care se va rezolva problema tehnică nouă: realizarea unui element stabil. Noul element lingă care permite rearea vitezei circulației, asigură un număr redus de accidente și joante. Iar această soluție este deosebit de importantă în dezvoltarea materialului rulant funcționare.

Salupa va mai b

Familia navelor aripi subacvatice reu. Un grup de studenți sovietici a construit un nou model de aripi subacvatice care, în această versiune, se deplasează pe suprafața apei și nu are nevoie de valuri. Mecanismele electrice care reglează unghiul de înclinare a aripi subacvatice în perechea de contacte, apa le închide. Astfel, nava se află în poziția de plutire pe apă. Prima aripă subacvatice a fost lansată la ar-



Șchiță de protecție pentru vagoanele expresului „Ratex“

Aeronave cu viteze de 2000-3000 km pe oră

In aviația modernă lupta pentru viteză și rază mare de acțiune este indisolubil legată de lupta pentru înălțime. De altfel, istoria aviației este străbătută de la un capăt la altul de lupta îndârjită pentru viteză și înălțime.

Pasagerii avioanelor moderne știu foarte bine ce înseamnă zborul la mari înălțimi: ei se simt excelent în saloanele ermetic închise ale avioanelor moderne. Dar e de ajuns să nu fie respectată această etanșeitate perfectă pentru ca aerul să țighească puternic în spațiul rarefiat din exterior și în felul acesta presiunea din cabine să scadă, ajungându-se la pericolul „foamei de oxigen” pentru călători.

Constructorii de avioane sînt extrem de exigenți cînd este vorba de asigurarea unui riguros nivel de presiune în cabine și de închiderea ermetică a cabinelor de pasageri acceptînd, pentru satisfacerea acestor exigențe, unele complicații în construcție. Și e firesc să fie așa. La aparatele care zboară la mari înălțimi orice perforație a fuselajului, de pildă un orificiu creat în ușă sau

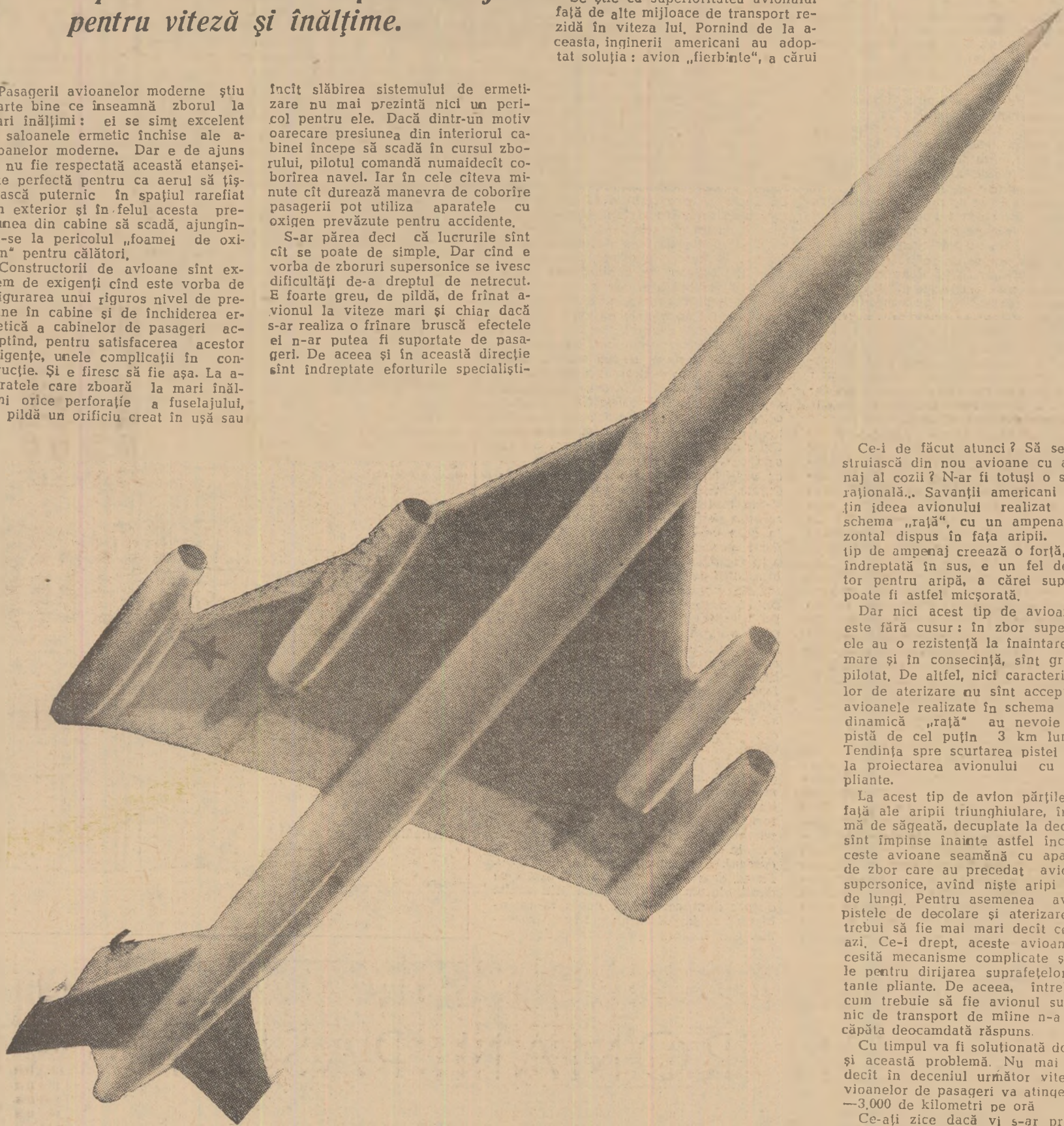
încît slăbirea sistemului de ermetizare nu mai prezintă nici un pericol pentru ele. Dacă dintr-un motiv oarecare presiunea din interiorul cabinelor începe să scadă în cursul zborului, pilotul comandă numaidecît coborîrea navei. Iar în cele citeva minute cît durează manevra de coborîre pasagerii pot utiliza aparatele cu oxigen prevăzute pentru accidente.

S-ar părea deci că lucrurile sînt cît se poate de simple. Dar cînd e vorba de zboruri supersonice se ivesc dificultăți de-a dreptul de netrecut. E foarte greu, de pildă, de frînat avionul la viteze mari și chiar dacă s-ar realiza o frînare bruscă efectele ei n-ar putea fi suportate de pasageri. De aceea și în această direcție sînt îndreptate eforturile specialiști-

transport din unele țări s-au împărțit în două tabere de opinie. Inginerii englezi și francezi preconizează avionul „rece”, cu viteze de 2, 2-2,5 ori mai mari decît viteza sunetului în aer. La aceste viteze temperaturile de încălzire sînt relativ mici așa încît aliajele de aluminiu cunoscute astăzi „suportă” solicitarea iar motoarele nu trebuie să se deosebească de acelea ale avioanelor de vînaătoare supersonice.

Se știe că superioritatea avionului față de alte mijloace de transport rezidă în viteza lui. Pornind de la aceasta, inginerii americani au adoptat soluția: avion „fierbinte”, a cărui

de decolare și aterizare are o anumită limită. Pentru a nu o depăși, „avioanele fără coadă” vor trebui să aibă aripi mai mari, ceea ce va duce la mărirea și îngreuierea aparatului de zbor, la creșterea rezistenței lui la înaintare și — din nou — la lungimea pistelor de decolare și aterizare.



Ce-i de făcut atunci? Să se construiască din nou avioane cu ampenaj al cozii? N-ar fi totuși o soluție rațională. Științii americani susțin ideea avionului realizat după schema „rață”, cu un ampenaj orizontal dispus în fața aripii. Acest tip de ampenaj creează o forță, care, îndreptată în sus, e un fel de ajutor pentru aripă, a cărei suprafață poate fi astfel micșorată.

Dar nici acest tip de avioane nu este fără cusur: în zbor supersonic ele au o rezistență la înaintare prea mare și în consecință, sînt greu de pilotat. De altfel, nici caracteristicile lor de aterizare nu sînt acceptabile: avioanele realizate în schema aerodinamică „rață” au nevoie de o pistă de cel puțin 3 km lungime. Tendința spre scurtarea pistei a dus la proiectarea avionului cu aripi pliante.

La acest tip de avion pârțile din față ale aripii triunghiulare, în formă de săgeată, decouple la decolare, sînt împinse înaintea astfel încît aceste avioane seamănă cu aparatele de zbor care au precedat avioanele supersonice, avînd niște aripi destul de lungi. Pentru asemenea avioane pistele de decolare și aterizare n-ar trebui să fie mai mari decît cele de azi. Ce-l drept, aceste avioane necesită mecanisme complicate și grele pentru dirijarea suprafețelor portante pliante. De aceea, întrebarea: cum trebuie să fie avionul supersonic de transport de mine n-a putut căpăta deocamdată răspuns.

Cu timpul va fi soluționată desigur, și această problemă. Nu mai tîrziu decît în deceniul următor viteza avioanelor de pasageri va atinge 2.000—3.000 de kilometri pe oră.

Ce-ai zice dacă vi s-ar propune o călătorie cu avionul de la Moscova la Vladivostok într-o oră?

„Un uriaș avion-purtător se va ridica în aer, avînd la bord un rachetoplan. Motoarele avionului-purtător pot ridica aparatele remorcate la înălțimi de aproximativ 30 de kilometri, imprimîndu-le o viteză de patru-cinci ori mai mare decît cea a sunetului. La un moment dat pilotul rachetoplanului pune în funcțiune acceleratoarele acestuia. Luncînd de pe platforma purtătorului, rachetoplanul își ia zborul spre înălțimi. Combustibilul din rezervoarele rachetoplanului se consumă în numai citeva minute de zbor dar în aceste citeva minute rachetoplanul urcă pînă la circa 60 de kilometri și dezvoltă o viteză de 10.000—12.000 de kilometri pe oră, urmîndu-și apoi drumul în zbor planat. Rachetoplanul ajunge astfel la destinație și aterizează în cele mai desăvîrșite condiții de siguranță.

V. M. Meaișev

Constructor general de avioane

la fereastră, este o sursă potențială de slăbire a etanșității și de diminuare a rezistenței construcției. Nu e de loc simplu să restabilești rezistența odată pierdută, iar dacă nu se intervine imediat...

Acum cîțiva ani omenirea a fost martoră la citeva accidente de aviație. Iată unul dintre acestea. Un avion De Havilland „Comet” se afla în zbor normal, cînd deodată a explodat în aer. Cauzele catastrofei au fost acoperite multă vreme de un văl misterios. Dar cercetările, minuțioase au permis să se descopere adevăratele „surse” ale accidentului. O mică cupolă străvezie din plafonul cabinelor, destinată observațiilor astronomice, se fisurase în timpul zborului și masa de aer din cabină cu o sută de litri năvălește în afară, ducînd la avarierea construcției.

Din această lecție constructorii au tras învățămînte. Fuselajele avioanelor moderne sînt atît de rezistente

lor pentru rezolvarea, cu ajutorul sistemelor moderne de navigație, a problemelor grele amintite.

După cum arătam mai sus ferestrele saloanelor de pasageri sînt tributul plătit de constructori pentru confort, țînînd seama că prin ele se poate pierde la un moment dat aer din cabină. De aici părerea că unele avioane moderne ar putea fi lipsite de ferestre.

E adevărat că lipsa ferestrelor poate da pasagerilor senzația de claustrofobie — o stare de boală caracterizată prin pierderea simțului de orientare în spațiu, care apare de obicei în urma unei izolări îndelungate. Pentru a preveni, însă, apariția acestei stări, ferestrele ar putea fi înlocuite, de pildă, cu ecrane de televizor.

Ce viteză vor trebui să aibă avioanele de pasageri în viitorul apropiat? Problema este încă în discuție. Constructorii de avioane supersonice

ni

MIKROSCOP

cut cu succes probele de navigație.

Viitoarele catamarane

La Institutul de ingineri naval din Gorki se lucrează la construirea unor nave neobișnuite, numite catamarane. Încă acum citeva sute de ani locuitorii Oceaniei foloseau pentru transportul mărfurilor bărci legate între ele printr-o punte comună. Ele purtau numele de catamarane, adică „trunchiuri legate”. După modelul lor se construiesc la institutul din Gorki catamarane modernizate, din oțel. În bazinul pentru încercarea modelelor de nave poate fi văzută de pe acum macheta unui catamaran de lemn care va dezvolta o viteză de 45 km pe oră. La catedra de teorie a navelor se fac cercetări în vederea proiectării de catamarane fluviale de călători. Se prevede construirea unui catamaran cu 150 de locuri. El va avea o lungime de 40 de metri, un motor de 800 C.P. și va dezvolta o viteză de 45 km pe oră. Se lucrează de asemenea la proiectarea de catamarane pentru mărfuri.

Cu ce ne vom prezenta spectatorilor sovietici

De la începutul lunii octombrie Teatrul de Comedie va fi, pentru aproape trei săptămâni oaspetele moscoviților și lenin-grădenilor.

Este pentru a treia oară (mă refer

asa cum arătam mai sus, o comedie pe care și publicul românesc o va cunoaște în această toamnă. Este vorba mai întâi de „Prietenă mea Pix” de V. Em. Galan, „Svejk în al doilea război mondial” de Ber-

bucuria de a o cunoaște direct din spectacolele noastre. Vreau numai să remarc că ea va prileji revederea cu artistul poporului Radu Beligan într-un rol dublu, într-o distribuție din care mai fac parte și Marcela

brăca haina căpitanului Val-Virtej, pentru aceea a ajutorului (simpatic, bonom și mincău) șefului sectorului suflute. „Prietenă mea Pix”, piesa de debut a prozatorului Galan, a cunoscut pe scena teatrului nostru o întâlnire deosebit de fructuoasă între un text de o factură nouă și un mănunchi de interpreti, în frunte cu Ștefan Ciubotărașu și Vasilica Tastaman, care au știut să sesizeze atât poezia lucrării lui Galan cât și întreaga complexitate a satirei cuprinsă în replicile și acțiunile comediei mai sus amintite.

Eroul lui Hasek, preluat apoi de Brecht și transmutat din primul în al doilea război mondial, este cunoscut din nenumărate spectacole de iubitorii de teatru din Berlin, Varșovia, Milano sau Lyon iar prin intermediul lui Florin Scărlătescu și de cei de la noi din țară. Comedie populară, cu un binemeritat succes la public ori pe care meridian a fost jucată, lucrarea lui Brecht se înscrie printre cele mai ascuțite și inteligente satire antirăzboinice, antifasciste.

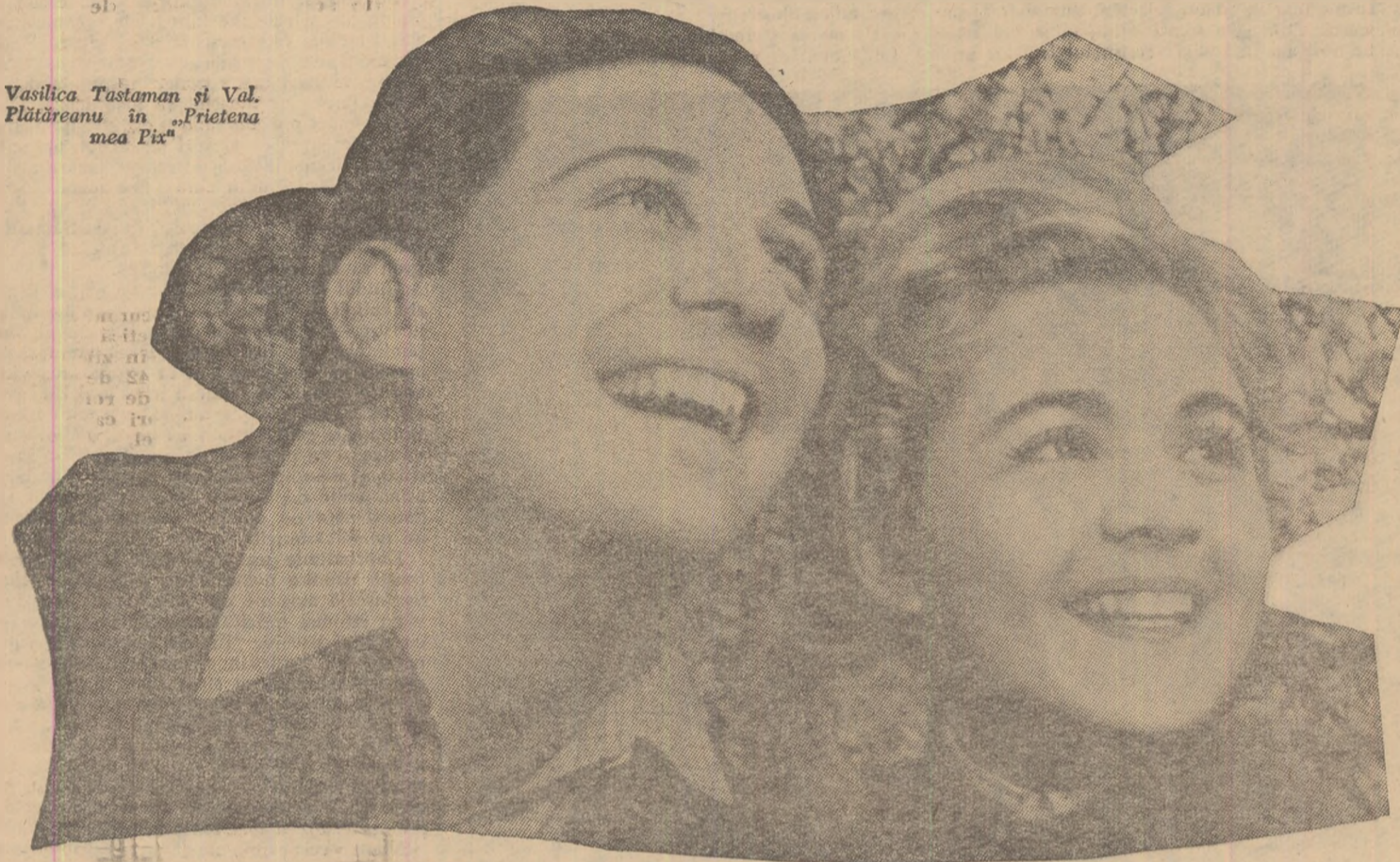
Umorul incisiv al dramaturgului german provoacă zîmbet sau cascade de ris care nu sînt însă, nici un moment gratuite, ci un îndemn parcă la a cugeta asupra neomeaniei războiului prădalnic, a barbariei celor ce-l provoacă.

„Umbra”, una din ultimele premiere ale noastre, a fost și prima întâlnire a tînarului colectiv cu dramaturgia sovietică. Și credem că alegerea noastră n-a fost greșită dacă ne gîndim la frumusețea acestui basm filozofic, de a publica senzorial sale atît de contemporane într-o lume în care n-au dispărut cu totul aspirațiile la „gloria” lui Hitler, revanșarzi fasciști sau colonialiști înrăiți.

Cu acest repertoriu Teatrul de Comedie speră să intereseze publicul sovietic, să-i înfățișeze preocupările sale și ale mișcării teatrale românești, stilul său de muncă și rezultatele strădaniilor sale pentru un teatru modern, în unison cu aspirațiile vremii noastre.

Lucian Giurchescu
Regizor

Vasilica Tastaman și Val Plătăreanu în „Prietenă mea Pix”



teatrele de dramă) în ultimii ani cînd un colectiv românesc face un turneu în Uniunea Sovietică.

Cel care participă la pregătirea spectacolelor Teatrului de Comedie pentru această ocazie speră — și sperăm — că la întoarcere vor avea certitudinea că prezența lor pe scenele celor două mari orașe sovietice va fi la înălțimea succeselor repute anterior de celelalte formații de la noi din țară.

Biruințele pe care Teatrul Național, de pildă, le-a reformat în U.R.S.S. cu „Revizorul” sau „Scrisoarea pierdută” ne obligă; de aceea munca noastră cunoaște un ritm și o intensitate deosebite.

Desigur, din cele de mai sus s-ar putea crede că pregătim un repertoriu cu totul nou. Nu! Nu este vorba de așa ceva, (dacă exceptăm premiera noii piese a lui Mirodan, „Șeful sectorului suflute”), ci mai degrabă de grija cu care noi cei de la „Comedie” înțelegem să întîmpinăm de fiecare dată o nouă întâlnire cu publicul cărui urmează să-i prezentăm atît vechile noastre producții, cît și opere dramatice inedite.

Teatrul va prezenta spectatorilor din capitala sovietică și apoi celor de pe malurile Nevei trei dintre cele mai valoroase spectacole ale sale din stagiunile trecute și,

tolt Brecht și „Umbra” de Evgheni Șvarț. Despre noua premieră („Șeful sectorului suflute” de Al. Mirodan) nu voi vorbi prea mult lăsînd cititorilor, viitori spectatori,

Russu, de la Teatrul Național, Amza Pellea (cunoscut publicului nostru din „Prietenă mea Pix”, „Svejk”, „Umbra” și cîteva filme mai recente) și Dem. Savu care aici va dez-

Teatrul și dramaturgia romînească în U. R. S. S.

Teatrul românesc, dramaturgia romînească sînt bine cunoscute și prețuite în Uniunea Sovietică. E o afirmație care ar putea să pară foarte comună, declarativă. Dar ea oglindește o stare reală de lucruri. Puțini știu că în domeniul traducerii în limba rusă a dramaturgiei din țările socialiste România se află pe primul loc.

Interesul față de dramaturgia și teatrul românesc s-a vădit încă din primii ani de după eliberarea țării. Cînd în 1948 la Teatrul de satiră din Moscova a fost prezentată pentru prima oară strălucita comedie a lui I. L. Caragiale „O scrisoare pierdută”, avînd în distribuție cele mai bune forțe actricești din Moscova, printre care remarcabilul comic V. Henkin, spectacolul a fost primit ca o autentică descoperire a unui nou tezaur din comediografia mondială.

Îndată după triumful premieră moscovită a „Scrisorii pierdute” a început o impetuoasă dezvoltare a contactelor noastre teatrale. De aceea Caragiale poate fi socotit pe bună dreptate „nașul” prieteniei dintre teatrele noastre.

Pasul următor a fost montarea pe scena celui mai mare teatru sovietic, M.H.A.T. — teatrul lui Cehov și Gorki — a piesei lui Mihail Sebastian „Steaua fără nume”. Acest spectacol, devenit un eveniment în viața teatrală a Moscovei la jumătatea acestui deceniu, a confirmat și mai puternic autoritatea și gloria scenei românești. Dacă Caragiale s-a impus spectatorului sovietic ca un excelent autor de comedii, situîndu-se printre marile valori mondiale, alături de Gogol, Beaumarchais și Molière, Sebastian a cucerit publicul sovietic prin ironia lui fină și nostalgia unei vieți pure, ceea ce apropie atît de mult opera lui de capodoperile dramatice ale lui A. Cehov. La scurt rîstimp, pe scena Teatrului armatei sovietice s-a jucat comedia lui Tudor Mușatescu „Titanic vals”. Ne-am convins din nou că dramaturgia romîni sînt desăvîrșiți maeștri ai artei scenice.

Dar toate acestea au constituit doar începutul. Un mare succes al dramaturgiei romînești pe scenele sovietice l-a reprezentat apoi piesa dramaturgului Horia Lovinescu „Citadela sfărîmată”. La teatrul Comsomolului leninist din Moscova, unde s-a jucat piesa, în interpretarea unor actori ca Gliatintova, Segal ș.a. era imposibil să găsești vreodată bilete. Prin ce a atras această piesă atenția deosebită a spectatorului sovietic? Tema ei, tema „citadelii sfărîmate”, care semnifică prăbușirea concepției burgheze despre lume și destrămarea unei familii mic-burgheze nu era nouă; mai văzusem piese cu un subiect aproape

analog. Dar reluînd o temă etern umană Lovinescu a găsit cheia care l-a ajutat s-o trateze într-o lumină specific romînească; el a populat piesa cu personaje naționale atît de vii, i-a axat conflictul pe o problemă atît de importantă și în vremea noastră ca noua morală, încît proaspătul conținut a conferit vechii teme o notă deosebită, o rezonanță proprie realității romînești.

„Una după alta au început să fie traduse, publicate și jucate mercur alte piese romînești contemporane începînd cu „Ziua cea mare” de Maria Banuș și încheind cu „Nota zero la purtare” de V. Stoianescu și O. Sava, piesă care se joacă și astăzi pe scenele multor teatre de copii, atît în marile orașe cît și în localități îndepărtate. Piesa lui A. Mirodan „Ziaristii” a fost prezentată de televiziunea din Moscova. Iar comedia lui satirică despre modul de viață american, „Celebru 702”, a fost montată de Teatrul de dramă și comedie din Moscova și de alte zece teatre sovietice, printre care teatrul de tineret „Luceafărul” din R.S.S. Moldovenească, al cărui colectiv a prezentat-o în cadrul turneului făcut nu de mult în capitala sovietică.

Piese de „In Valea Cucului” și „Întoarcerea” de Mihai Beniuc, „Arborele genealogic” și „Trei generații” de Lucia Demetrius, „Pas-sacaglia” de Titus Popovici, „Siciliana” de A. Baranga și altele s-au bucurat de aprecierea a mii de cititori și spectatori sovietici.

În momentul de față, traducătorii sovietici sînt preocupați să facă cunoscute în U.R.S.S. și alte lucrări ale dramaturgiei romînești, să prezinte cit mai cuprinzător cultura în plină dezvoltare a poporului romîn. Școala sovietică de traduceri dispune de numeroase și experimentate cadre de traducători. Tînăra școală de traduceri din limba romînă, învînd din experiența acumulată de tovarășii mai vîrstnici, își creează cu succes tradiții proprii și un bagaj literar. Traducătorii din limba romînă ca I. Konstantinovski, care a transpus minunat în limba rusă lucrările lui Caragiale și Sebastian, D. Șpolianskaia, Iuri Kojevnikov și alții, posedînd la perfecție limba romînă, desfășoară o muncă intensă pentru popularizarea literaturii romînești în U.R.S.S. Activitatea Institutului de studii romîno-sovietic de pe lingă Academia R.P.R., lucră-

rile apărute în colecția bibliotecii „Narodnaia Rumînia”, în editura „Meridiane”, care publică în limba rusă cele mai bune realizări ale poeziei, prozei și dramaturgiei romînești sînt și ele bine cunoscute în U.R.S.S. și nu numai de un cerc restrîns de specialiști, ci de un public larg de cititori.

În fața popularizatorilor culturii romînești în Uniunea Sovietică se află acum o sarcină importantă: aceea de a da oamenilor sovietici noi lucrări și informații despre cultura romînească, de a publica cărți și monografii despre dezvoltarea literaturii și artei romînești, de a studia în mod științific și a sintetiza bogatele tradiții progresiste ale artei naționale pentru a introduce relatări despre cultura romînească într-o serie de lucrări ce reflectă procesul istoric comun de dezvoltare a artei în secolul XX. Această activitate se află abia la început dar încă de pe acum sînt vizibile primele rezultate. În momentul de față, Institutul de istorie a artelor de pe lingă ministerul Culturii al U.R.S.S. tipărește culegerea „Teatrul în țările socialiste” în care Romîniei îi este rezervat un loc de cinste. Și în același institut, un grup de tineri cercetători a început studierea istoriei teatrului și muzicii romînești; la Institutul unional de artă teatrală este în pregătire o dizertație despre legăturile teatrale ruso-romîne, care va scoate în evidență relațiile dintre culturile noastre teatrale de la sfîrșitul secolului XIX și pînă la jumătatea secolului XX.

În volumul IV al vastei lucrări „Istoria teatrului de peste hotare”, în curs de tipărire în editura „Iskusstvo”, pentru prima oară în critica teatrală mondială (care a ignorat pînă în ultimul timp cultura teatrală a popoarelor din Europa răsăriteană și sud-estică) va fi inserat un mare capitol despre formarea teatrului romînesc, ca o cultură teatrală originală și de mare talent, cu o orientare comico-satirică. Strînsele legături teatrale și culturale sovieto-romîne sînt la rîndul lor, o mărturie strălucită a prieteniei dintre popoarele noastre frățești, care merg umăr la umăr pe același drum în viață și în artă.

Alexandr Gerșkovič
Cercetător științific la Institutul de istoria artelor din Moscova

In noua stagiune

Teatrul muzical „Stanislavski și Nemirovici-Dancenko” din Moscova și-a redeschis stagiunea cu spectacolul „Evgheni Oneghin” de Ceaikovski. În cursul noii stagiuni colectivul teatrului va prezenta șase premiere. Este vorba mai întîi despre două baleturi într-un act: „Fantazie siderală” de L. Feigin și „Tablouri dintr-o expoziție” realizat pe muzica lui Musorgski. La sfîrșitul lui octombrie va avea loc și a treia premieră — baletul „Snegurocika” de Ceaikovski, după care va urma spectacolul de balet „Crizantema arsă” de M. Weinberg, consacrat luptei popoarelor pentru pace. În ce privește muzica de operă, în noua stagiune vor fi prezentate două premiere — spectacolul cu opera comică populară maghiară „Hari Ianos” de Zoltan Kodaly, în montarea regizorului L. Mihailov și „Nila Snișko”, opera tînarului compozitor A. Nikolaev, inspirată de piesa lui A. Salinski „Nila”.

Există fel de fel de obișnuințe. Una e însă, să ne deprindem, de exemplu, cu curățenia, dragostea de muncă sau cu exercițiile fizice matinale și alta e să ne obișnuim să ne roadem unghiile, să fumăm sau să bem.

Dar ce sint de fapt deprinderile? Ce loc ocupă ele în viața noastră? Pentru a răspunde trebuie să știm de ce funcții ale organismului sint legate deprinderile, cum influențează ele asupra stării noastre subiective și în ce măsură depind de voința noastră. Înainte de asta, însă, trebuie să spunem câte ceva despre sistemul nervos și în primul rînd despre creier.

Dacă mînea pe care o lovesc cu îndirjire în timpul unui meci 22 de fotbaliști ar putea simți durerea, această durere ar fi ca un adevărat balsam față de traumatismele pe care le capătă zilnic creierul omenesc. Cît de des ne enervăm, ne agîtam, așteptăm, sintem nemulțumiți, facem greșeli mărunte, nu mîncăm, nu ne sculăm și nu ne culcăm la timp, ne spunem unul altuia nu chiar cele mai potrivite vorbe, cauzăm neplăceri celor din jur și sintem răsplătiți la fel...

Și după ce aceste mici neobservate neplăceri durează zeci de ani începem să alergăm pe la doctori plîngîndu-ne de „nervi”. E oare de mirare?

De ce a fost însă necesară această introducere, cînd de fapt e vorba de obișnuință? Dacă diferitele acțiuni joacă într-un fel rolul de cărămizi în formarea personalității, deprinderile pe care le dobîndim constituie blocuri întregi pe care se înalță clădirea vieții fiecăruia din noi. Căci fiecare deprindere nu-i numai un șurubel izolat, ci o combinație complexă de elemente în cadrul mecanismului extrem de fin care este creierul uman.

Cum se nasc deprinderile? La baza formării lor stă principiul repetării. O acțiune oarecare odată făcută rămîne în memorie. Dacă acțiunea este repetată de cîteva ori ea se fixează ca obișnuință. De aceea este de mare importanță conținutul diferitelor acțiuni. Atunci cînd aceste acțiuni sint bune, folositoare, devenind obișnuință ne înfrumusețează viața. Din contră, deprinderea cu acțiuni negative ne produce neplăceri atît nouă cît și celorlalți.

Dacă ne gîndim mai bine vedem că întreaga noastră comportare este o combinație de diferite deprinderi. Dimineața ne-am obișnuit să ne dăm jos din pat îndată ce ne-am trezit. După aceea mîncăm și plecăm la muncă și așa mai departe. Zilele cuprind, una după alta, această succesiune de deprinderi pe care ne-am format-o prin experiență personală. Și dacă dintr-un motiv oarecare se schimbă ordinea desfășurării lor, lucrul ne impresionează neplăcut.

Tot timpul cît sintem în stare de veghe or-

ganele de simț transmit creierului o mare cantitate de excitații care sint supuse sortării și apoi sistematizate. Mergem de exemplu, pe stradă. Vedem în juru-ne mulți oameni, vitrine, semnale luminoase, copaci, milițianul care reglementează circulația, case, automobile, auzim frînturi de vorbe, zgomotul mașinilor etc. Și pe neașteptate, din mijlocul neamăratelor excitații care ne înconjoară și care ajung la creier, selectăm numai trei: culoarea galbenă a semaforului, mina milițianului ridicată în sus și scrișnetul frinelor unui

automobil. În clipa aceea știm că trebuie să fim prudenți și atenția crește brusc.

Această sistematizare a diferitelor semnale este o etapă hotărîtoare în formarea deprinderilor. În exemplul nostru am vorbit de deprinderea de a fi atenți atunci cînd mergem pe o stradă animată. În limbaj fiziologic, acest proces de sistematizare se numește formarea stereotipului dinamic care stă la baza acțiunilor obișnuite.

Formarea stereotipului dinamic nu este întotdeauna un proces ușor. Dar odată format,

sistemul nervos cheltuieste mult mai puțină energie pentru menținerea lui. În afară de asta stereotipul dinamic mai este folositor și datorită faptului că pentru declanșarea lui nu e nevoie ca toate semnalele care-l compun să parvină la creier în același timp. De exemplu, pentru ca atenția noastră să crească este suficientă numai lumina galbenă.

Stereotipul dinamic format în creier influențează și celelalte funcții ale organismului. Cînd atenția este crescută și cu atît mai mult în momente de primejdie inima, de pildă, începe să bată mai repede, respirația devine mai adîncă, iar mușchii se încordează. Dacă însă stereotipul dinamic devine baza unei deprinderi rele ca abuzul de alcool, atunci el determină modificări dureroase chiar într-un proces atît de intim cum este metabolismul întregului organism.

Dificil este și procesul de destrămarea a unui stereotip deja format. Iată de ce ne este greu să renunțăm la deprinderi.

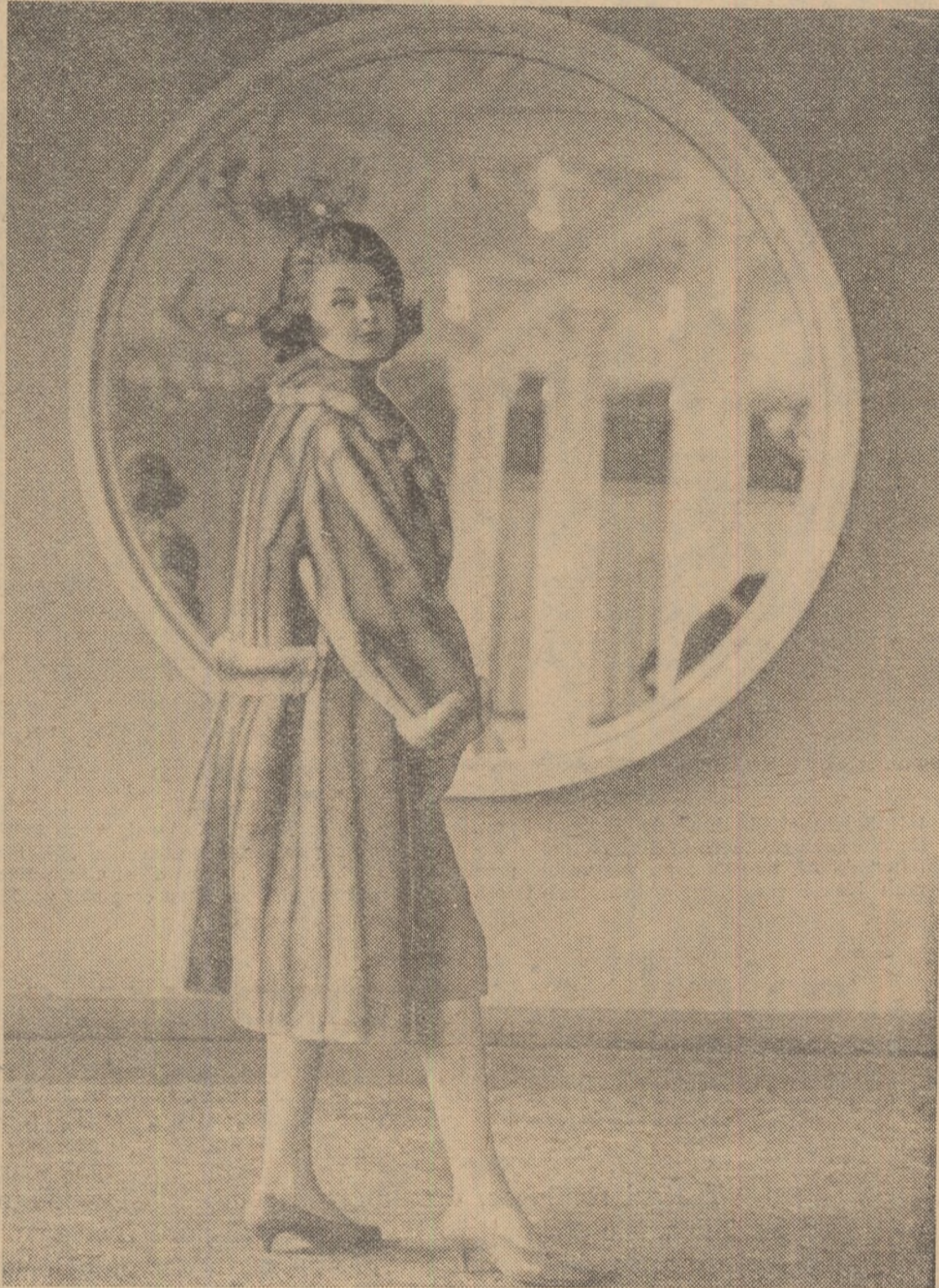
Gradul de dificultate cu care apar și dispar stereotipi dinamici — baza deprinderilor noastre — depinde în mare măsură de simțămîntele care le însotesc. Dacă vrem să ne ajutăm în mod conștient în organizarea vieții noastre trebuie să stabilim în primul rînd precis ce ne place și ce nu. Desigur, în ultimă instanță te poți obișnui cu orice. Cehov scria că dacă bați piscina în fiecare zi poți s-o înveți chiar să mîncească castraveți murați. Dar de pe urma unor deprinderi impuse cu forța sau determinate de anumite circumstanțe omul nu poate fi fericit.

Deprinderile ușurează mult viața. Dar această ușurare poate fi de mai multe feluri. Se înșală amarnic cei care dorind să-și facă viața cît mai fericită încep să se obișnuiască cu soluții ușoare. Ei se feresc de greutate pentru a-și asigura o existență fără complicații. Obișnuindu-se cu o astfel de liniște — o liniște în dauna luptei pentru o viață adevărată — ei se înșală însă pe ei înșiși.

Alții, obișnuindu-se cu un lucru rău, încep să-și dau seama și își fac reproșuri. Apoi se resemnează: nu-i nimic de făcut. Acceptarea unei deprinderi pe care o socotești proastă este cea mai rea obișnuință.

Nu mai cei care nu-și cruță puterile și timpul și caută să-și umple viața cu deprinderi frumoase, folositoare, care transmit aceste deprinderi și altora — numai accia sint oameni adevărați. A proceda astfel stă la îndemîna oricui.

A. Alexeev
Medic-psihiatru



— Cu toții dorim ca toamna să fie cît mai blîndă și mai îndelungată. Dar creatorii de modele din Moscova au pregătit din timp modelele pentru iarna care, totuși nu va întîrzia să vină.

O strîngere de mînă la 2000 de metri deasupra pămîntului

Un aeroport din Moscova. O echipă de parașutiști sportivi așteaptă semnalul de începere a antrenamentului. Ca de obicei, un avion „An-2” își ia zborul spre înălțimi.

De ce sint, însă, cei de față atît de emoționați?

Lucrurile se lămuresc după cîteva minute. Cînd avionul atinge înălțimea de 2000 de metri, în aer se ivesc trei puncte negre, desprînse parcă din corpul avionului. E clar, sint trei parașutiști. De ce însă unul din ei — al doilea — se apropie de primul? Se apropie vertiginos, acum sint alături... De pe pămînt se disting chipurile parașutiștilor. Uite-i că-și string mîna.

— A felicitat-o! exclamă cineva.

Și siluetele se despart și continuă să se apropie cu repeziciune de pămînt. O zmutitură — și traiectoria vijelioasă se transformă într-un zbor lin, planat: deasupra capetelor lor s-au deschis cupolele albe ale parașutelor.

Ce semnificație are această neobișnuită festivitate „aeriană”? În cîntecul cui a fost organizată?

„Prietenii ei spun Liudocika. Are la activul ei 1000 de sărituri cu parașuta. Numai opt femei din lume se pot mindri cu această cifră. A nu este comsomolista Liudmila Akimova, inginer, maestru al sportului. Campioană mondială și a Uniunii Sovietice, premiata la numeroase concursuri internaționale de parașutism, posesoare a opt medaliilor de aur și argint — aceasta e Liudocika noastră!

În ce privește felicitările la mare înălțime, ele au devenit o tradiție a clubului parașutiștilor din Moscova și presupun o deosebită măiestrie din partea celui care le execută. Liudmila Akimova a fost felicitată de ing. E. Sevastianov, maestru al sportului. Al treilea parașutist, ing. A. Vasin, a ținut să sară în același timp pentru a putea filma, în aer, originala festivitate.

B. Matuitite
Maestru al sportului din U.R.S.S.

Sîntefi perspicace?



Din figura de mai sus, formată din patru bețe și jumătate de chibrituri, încercați să mutați 2 bețe în așa fel încît să mențineți forma de „fărăș” iar jumătatea de chibrit — fără să fie mutată — să rămînă în afara „fărășului”.



Mutați trei bețe de chibrit în așa fel încît să întoarceți figura cu 180 de grade fără să-i schimbați forma.

(Din revista „Nauka i jizni”)

Rezolvările în numărul viitor

Fazanii de la Holodnaia Gora

În Crimeea, nu departe de Belogorsk, se întinde un platou scaldat în soare cu numele destul de ciudat de Muntele Rece — Holodnaia Gora. De ce o fi căpătat această denumire micul petec de pămînt însorit? Poate din cauza movilelor albe ca zăpada. Sau poate pentru că aici, la 400 de metri deasupra nivelului mării, în acest colțisor deschis tuturor vînturilor, temperatura e ceva mai scăzută chiar și în plină arșiță...

Dar ceea ce vreau să relatez aci nu are nici o legătură cu denumirea locului. Povestirea mea se trage de la un dar al prietenilor romîni. Din țara frățească au sosit, în 1946, un lot de 495 de fazani cu penajul strălucitor. Noii veniți au fost cazați pe acest teren, apărut printr-un gard de sîrmă împletită.

Așa au apărut, pentru prima oară în aceste locuri, viețuitoare ce pot fi asemuite cu legendara pasăre de foc. Ele au adunat în gîteala lor toate culorile curcubeului. Aur și purpură, culorile pădurii toamna și ale valurilor mării! Și toate acestea iradiind scîlpiri trandafirii de basm.

Creșterea fazanilor nu-i o treabă ușoară. Această pasăre prudentă nu se reproduce în captivitate. Depune 10—20 de ouă, dar nu se îngrijește să le clocească. După sfatul specialiștilor

romîni, crescătoria de la Holodnaia Gora a achiziționat un uriaș efectiv de găini-cloști care, după cum se știe, sint dispuse să clocească și pietre, cu condiția să fie de formă ovală...



Crescătoria șefă Valentina Reutova de la Holodnaia-Gora

Din clipa cînd puilul de fazan străpunge găoacea albastră, verzuie sau galbuie și abia apucă să se usuce, el caută să se ascundă. Așa se manifestă instințul de autoconservare. Fazanii, și în special cei mai mititei, au mulți dușmani. Vulpea și dihorul, nevăstuica și șobolanul, șoi-mul și cioara și chiar ariciul, coșofana și șerpii pot face rău puilor. Ar fi vai de ei dacă n-ar avea păzitori de nădejde. Cîțiva vînători stau în permanență cu ochii ațintiți asupra desigurilor și poiienilor din jur.

Ascultînd povestirile vînătorilor am rugat să-mi dea voie să fotografiez un fazan în cuib. Dar vai, am rătăcit mai bine de un ceas! Am găsit doar coji de ouă și cuiburi părăsite; am înțeles atunci că fazanul e într-adevăr o pasăre prudentă căreia nu-i plac curioșii.

Fazaneria din Crimeea crește mereu. Și toți cei care vîd frumoasele „păsări de foc” de la Holodnaia Gora își amintesc cu recunoștință de prietenii romîni. Și spun:

— Multe mulțumiri pentru frumosul dar!

V. Tavrov

Cînd zugrăvim iar?

Schiță de V. Kuzmenko

Intr-o zi tata a venit de la birou și i-a spus mamei:

— Liuba, ce-ar fi să zugrăvim? E adevărat că nu-i prea plăcut dar în schimb n-o să mai curgă tavanul și improspătăm aerul în camere.

Mama a fost de acord.

A doua zi dimineața Olea a văzut cum au venit doi zugravii: unul s-a cățarat pe acoperiș și a început să-l ciocănească, celălalt s-a cocoțat pe scaunul cel mare cu spetează și s-a apucat să strice tavanul. La prînz s-au dus la bucătărie și au cerut mamei o rublă și cincizeci de copeici pentru „mortar”. Nenea zugravii au plecat și nu s-au mai întors.

A doua zi au apărut iar și fiecare s-a apucat de treaba lui: unul să izbească cu ciocanul pe acoperiș, celălalt să strice tavanul. La prînz s-au dus iar la bucătărie și au cerut mamei cinci copeici — de data asta pentru „humă”.

Așa a început zugrăvitul. Toți s-au mutat la bucătărie. Aici au fost cărate masa, șifonierul și două paturi: unul pentru mama și tata, celălalt pentru bunica și Olea.

Viața la bucătărie era foarte plăcută și veselă. Tata a montat televizorul și seara toți stăteau la program. Acum Olea se putea uita pe săturate. Înainte televizorul stătea în camera mamei și a lui tata, și cînd se făcea tirziu mama spunea: „Ei, Olenka, e timpul să te culci. Bunicuțo, condu-o la voi”. Și oricît ar fi plîns și s-ar fi rugat Olea să o lase să vadă sfîrșitul filmului era întotdeauna condusă și culcată. Acum, însă, nu-i scăpa nici un film și nimeni n-o mai „conducea” — uraa! fiindcă în camere se zugrăvea!

Ce bine e cînd se zugrăvește! După cină tata nu se mai duce „la el”, ci rămîne în bucătărie. Iși aprinde o țigară și stă la taclale cu mama. Vorbesc despre toate: despre munca lui la teatru, despre reparații și zugrăvit, despre examenele mamei care încep curînd.

Olea se cațără pe genunchii lui și-l roagă să o ducă călare. Tata o urcă pe umeri. „Ține-te bine, Olenka, — îi spune — ca valeristii n-au voie să cadă!”

După aceea o aruncă în tavan și o prinde. La sfîrșit o dă mamei:

— Primește corespondența, Liubov Markarovna, și nu uita să pui ștampila!

Mama o ia în brațe și o sărută pe obraji — pune ștampila.

...Da, ce bine a fost cînd s-a zugrăvit!

Dar într-o zi nenea zugravii au venit pentru ultima oară, au cerut mamei pentru ultima oară șapte ruble și cincizeci de copeici — de data asta pentru clei — au făcut tapetul și au plecat. Cînd pereții s-au uscat, fiecare s-a dus în camera lui: tata și mama la ei, bunica și Olea la ele.

Acum, cînd vine de la lucru tata se retrage imediat „la el”. Olea crapă încetîșor ușa și aruncă o privire. Tata stă la masă și citește o carte groasă. Ridică ochii, o vede și-i spune:

— Du-te, fetițo, la mama.

— Bine, tăticele, am înțeles! — răspunde repede Olea și se retrage.

De acolo se duce la mama. Mama învață de zor. Are examene.

— Du-te, Oliușenka, la bunica — îi spune mama.

Olea se duce la bunica.

— Nerușinații! — se supără bunica. Nu-și găsesc timp să mîngieie copilul!

Olei i se face milă de propria-i persoană și începe să plîngă. Atunci mama o cheamă și o ia pe genunchi.

— Mamă, — o întrebă Olea, — cînd zugrăvim iar?

— Abia am zugrăvit. Mai tirziu.

— Păcat! Aș vrea să zugrăvim mereu ca să fim mereu împreună. Te rog, mămicuțo, fă în așa fel ca tavanul să curgă iar, să crape, să cadă chiar, numai să avem motiv să-l reparăm multă, multă vreme, un an întreg. Te rog, mămicico!

POȘTA REDACȚIEI

DORINA BAZAVAN — Zimnicea: 2) Este vorba despre actorul Jose Suarez și nu există nici un fel de înrudire cu interpretul la care vă referiți. 3) Din cîte știm, filmul a fost reluat acum cîva timp în Capitală. Urmăriți programul publicat în ziare. Pentru celelalte întrebări, altă dată.

I. ȘERBAN — București: Ne pare rău dar momentan nu posedăm nici o adresă din R.S.S.A. Tatară. Dacă doriți, vă putem comunica adresa unei eleve din clasa a 9-a: Natașa Goldobina, gorod Kuibîșev (obl. 47), ulița Sibirskaiia, dom 26 kv. 1.

VASILE MIRON COPREANU — Timișoara: În revista sovietică „Nauka i jizni” nr. 6/1963 a apărut un articol interesant în problema ce vă preocupă. Este vorba despre cercetările unor medici din Leningrad, printre care și Alla Limberg, candidată în științele medicale. Ați putea citi acest articol (pag. 81) și eventual ați putea scrie Allej Limberg, la Institutul de traumatologie și ortopedie din Leningrad. (Din articol reiese că la acest institut s-au obținut rezultate în urma unor intervenții chirurgicale).

TAMARA LICHTENFELD — Iași: Actriței Anastasia Vertinskaia îi puteți scrie la

studioul „Lenfilm” (kinostudia „Lenfilm”) din Leningrad. Anastasia Vertinskaia interpretează rolul Ofeliei în filmul „Hamlet”, la care lucrează actualmente regizorul Grigori Kozințev.

ANA PĂSUT — Aiud: Adresele unor tineri sovietici: Anatoli Hrapunov, gorod Konakovo, Kalininskaia oblasti, ulița Dekabristov 20—5. Are 21 de ani și e muncitor la o fabrică de faianță; Valia Evdak, gorod Bogoduhov, Harkovskaia oblasti, ulița Graivoronskaia 22. E studentă la Universitatea din Harkov, are 20 de ani; Vladimir Pimstein, gorod Celiabinsk, 2-oi kardonii per. nr. 1. Are 18 ani și a absolvit școala medie.

Prof. IOSIF E. NAGHIU — Cluj: După cum v-am mai scris, materialele trimise de dumneavoastră referitor la relațiile romîno-ruse fiind materiale de specialitate ar trebui adresate Institutului de istorie al Academiei R.P.R. sau Institutului de studii romîno-sovietice, care le-ar putea utiliza.

MARTA PETRUȘCA — Oradea: Vă vom satisface cererea cu prima ocazie. Actorului Vadim Medvedev scrieți-i la Casa cinematografiei din Moscova — Dom kino, ulița Vorovskovo 33.

Consumați

PRODUSELE DE CALITATE SUPERIOARA ALE FABRICII DE CONSERVE TECUCI

Sînt conservate numai prin sterilizare și conțin vitamine și zaharuri naturale.

FABRICA DE CONSERVE TECUCI

PRODUS COLOROM

GALLUS

VOPSEȘTE ORICE TESĂTURI MĂTASE • BUMBAC • LÎNA ROCHII • HAINE • BLUZE

Dentru CONFECȚII cereți

ȚESĂTURILE DE MĂTASE & RELON

produse de

MĂTASEA ROȘIE CISNĂDIE

Combinatul chimic FAGĂRAȘ livrează:

- BACHELITĂ PENTRU UZ GENERAL ÎN DIVERSE CULORI ●
- BACHELITĂ PENTRU UZ ELECTROTEHNIC ● BACHELITĂ PENTRU UZ ELECTROTEHNIC ÎN EXECUȚIE TROPICALIZATĂ ● BACHELITĂ TERITILĂ ●
- RĂZOLI DIVERSE TIPURI ● LAC DE BACHELITĂ ● NOVOLAC SOLID, SEMIFLUID ȘI ALCOOLIC ● CORNOPLAST PENTRU NASTURI IMITATIE CORN ● CELULOID, PLAȚI DE DIPERITE GROSIMI ȘI CULORI ● GELULOID SIFEFAT ● CELULOID MARMORAT ● CELULOID PLAȚAT ● AMINOPLAST DIVERSE CULORI ●

execută:

Piese industriale de toate tipurile din bachelită și aminoplast, pentru înlocuirea materialelor feroase și neferoase precum și a lemnului.

Pentru producția de serie executăm proiectarea și sculele necesare presării pieselor comandate.

STOFE de CALITATE

I.I.S. LIBERTATEA

BOGAT ȘI VARIAT SORTIMENT DE DESENE ȘI CULORI

SIBIU

FORDURI ȘI „FONDURI“

În 1903, Henry Ford, un mecanic anonim, a deschis un atelier de automobile. De atunci au trecut 60 de ani. Astăzi firma „Ford Motor Co“, condusă de Henry Ford II, realizează în unii ani beneficii de 800 milioane de dolari! Numai în Statele Unite firma „Ford Motor Co“ are 55 de uzine și 10 birouri de construcție. Dar acest gigantic imperiu al automobilelor și-a întins tentaculele și departe peste ocean. Ford are acum filiale în Franța, Anglia, Canada, Australia, Republica Sud-Africană și în alte douăzeci de țări.

Treizeci la sută din automobilele americane poartă marca companiei Ford. Dar nu elegantele limuzine sînt acum principala produs fabricat în uzinele ei, ci armamentul.

În momentul de față Ford furnizează guvernului motoare de avioane cu reacție și cu piston, utilaj pentru bombardiere, tancuri, rachete etc.

...În cei 60 de ani de existență dinastia Ford și-a sporit capitalurile de 30.000 de ori. Principalele ei surse de îmbogățire sînt exploatarea nemiloasă a muncitorilor și speculațiile

liale prin intermediul cărora magnatul automobilelor se amestecă în treburile altor state. O atenție deosebită este acordată finanțării emigranților care desfășoară o activitate subversivă împotriva U.R.S.S. și a țărilor de democrație populară. Astfel, în 1951, a fost creat „Fondul Rusiei libere“, care a finanțat cu fonduri substanțiale diverse organizații antisovietice din S.U.A. Apoi „Fondul Rusiei libere“ și-a extins sfera de activitate și s-a transformat în „Fondul pentru Europa răsăriteană.“ „Filantropii“ din „Fondul pentru Europa răsăriteană“ se

specializează în ecitarea de ziare și manifeste antisovietice și participă la pregătirea de spioni care trebuie să fie lansați în țările socialiste.

La cel de al VIII-lea Festival mondial al tineretului și studenților, care a avut loc în 1962 la Helsinki, au putut fi văzuți huligani fasciști care manifestau împotriva Festivalului și difuzau manifeste anticomuniste. În spatele lor se aflau spioni americani verșali, „specialiști în problema rusă“, pregătiți de „Centrul rus“ de pe lângă Universitatea din Harvard, de filiala din München a Direcției Centrale de Investigații și de alte centre „de învățămînt“ finanțate de fondurile Ford și Rockefeller.

Filialele „Fondului Ford“

În momentul de față unul din principalele țeluri ale „Fondului Ford“ este așezarea isteriei anticomuniste.

Fotomontaj de GR. OGANOV



Atenție: Ford la drumul mare!

cu armamentul. Baniile dobîndiți cu prețul singelui și sudorii a milioane de oameni stau la baza „Fondului Ford“, o organizație pe care propaganda americană o prezintă ca un model de filantropie.

Henry Ford I a murit în 1947. Înainte de moarte omul de afaceri a izbutit să mai pună la cale o escrocherie. O mare parte din moștenirea lui urma să intre în posesia statului american sub formă de impozite. Dar urmașii lui n-au pierdut nici un dolar din miliardele cîștigate de bunicul lor. Conform legislației în vigoare în S.U.A. sumele donate unor organizații de binefacere nu sînt impozabile. De această prevedere a legii s-a prevalat și bătrînul Ford, care a lăsat urmașilor 10 la sută din capitalul de bază iar restul de 90 la sută l-a vărsat într-un „Fond“ pe numele lui. Din punct de vedere juridic el a aranjat lucrurile în așa fel încît cele 10 la sută din valoarea acțiunilor aveau 100 la sută din voturi în conducerea treburilor companiei iar restul nici un vot. Dacă mai ținem seama și că Henry Ford II a devenit conducătorul „Fondului“, vedem că familia controlează ea și mai înainte tot activul companiei.

Activitatea „Fondului“ e cît se poate de interesantă. El finanțează, de pildă, un număr de universități și colegii. Activitatea institutelor de învățămînt subvenționate este supravegheată de un consiliu tutelar și de un mare număr de experți ai „Fondului“. Dacă banii nu sînt cheltuiți așa cum o dorește stăpînii „Fondului“, subvenția este tăiată. Bursele sînt și ele acordate în condiții similare. Legați de mîini și de picioare de lanțul dolarilor, diverși specialiști, viitori ingineri, juriști și medici nu înarzănesc să-și exprime deschis părerile cînd ele vin în contradicție cu cele ale stăpînului. Subvențiile acordate universităților îi asigură astfel lui Ford un control eficient asupra cercetărilor științifice în chimie, fizică, biologie, fizica nucleară și în alte domenii. Filantropia, transformată într-o întreprindere rentabilă, aduce stăpînului „Fondului“ munți de aur.

Cu timpul, activitatea „Fondului Ford“ în interiorul S.U.A. a început să treacă pe planul al doilea. Pe primul plan a fost pusă „filantropia“ peste hotare. Pe lângă „Fondul Ford“ au fost create Fonduri-fi-

at special în acest scop o filială a lui, numită: „Fondul republicii“. Conducătorii fondului „de binefacere“ Ford alocă mari subvenții organizației ultrareacționare „Cruciada pentru libertate“, „Comitetului internațional pentru ajutorare și salvare“, „Institutului internațional de presă“, Universității „libere“ din Berlin și altor organizații care fac propagandă anti-comunistă și caută să obțină informații „neoficiale“ sau, mai exact, de spionaj despre Uniunea Sovietică și țările socialiste.

Sub ploaia de aur a „Fondului Ford“ prosperă și alte instituții specializate în războiul „politic“ și „psihologic“ împotriva țărilor socialiste, cum sînt: Consiliul new-yorkez pentru relații externe, Institutul de relații internaționale și Asociația de politică externă „Carnegie Endowment For International Peace“.

Cele mai multe dintre ele au legături cu serviciile de spionaj politic și militar ale S.U.A. Corporația „Rand Corporation“, de pildă, care face „cercetări speciale“ pentru forțele militare aeriene ale S.U.A., concentrîndu-și atenția asupra Uniunii Sovietice, a primit din partea „Fondului Ford“ peste un milion de dolari.

Expansiunea „științifică“

Și mai trebuie menționat și un alt aspect al activității desfășurate de „Fondul Ford“. Este vorba de pregătirea pe plan științific a expansiunii monopolurilor americane în alte țări, realizată împreună cu „Fondul Rockefeller“ și cu alte organizații „filantropice“.

După cel de al doilea război mondial mișcarea de eliberare națională a cuprins continente întregi. Popoarele Africii și Asiei au început să-și alunge pe colonialiștii din țările lor. În același timp, însă, spre aceste țări s-a îndreptat o lungă cohortă de misiuni americane: militare, economice, politice etc. Printre ele se aflau și misiuni trimise de organizațiile „filantropice“ și, în primul rînd, de „Fondul Ford“. În Siria și Irak, Turcia și R.A.U., India și Pakistan au început să pătrundă dolari ai lui Ford. Stăpînii „Fondului“ căutau prin metode rafinate și prin obișnuita demagogie politică să impună acestor țări modul lor de viață, concepțiile lor. Ei încearcă să subordoneze cu orice preț monopolurilor americane economia și politica acestor țări. „Fondul Ford“ alocă anual pentru țările slab dezvoltate milioane de dolari.

Tinerile state naționale care încep să-și dezvolte economia au o nevoie acută de locuințe, de întreprinderi industriale, de materii prime și produse alimentare. Dar în zadar am căuta măcar o singură uzină construită cu banii dinastici Ford. Fondurile de acest soi preferă să-și risipească dolarii pentru pregătirea de businessmani și de funcționari publici, în care văd viitoare marionete, pentru biblioteci tixite cu maculatură care exaltă modul de viață american.

Ford alocă mari sume și pentru subvenționarea „studenților“ americani care învață în țările în curs de dezvoltare. La sfîrșitul anului 1956 presa indoneziană a anunțat arestarea unui „student“ de acest fel, care primea o bursă din partea „Fondului Ford“ și se îndeletnicea cu spionajul în Indonezia.

În felul acesta activitatea „filantropică“ americană sprijină forțele reacționare în lupta împotriva progresului, împotriva dorinței tinerelor state care au pășit pe calea unei dezvoltări independente de a-și consolida libertatea. Încît nu-i de mirare că au fost cazuri cînd popoarele au cerut mecenajilor nepoștiți să-și ia tălpășița.

★

În acest articol am pomenit numai despre activitatea uneia din organizațiile „filantropice“ din S.U.A. „Fondul Ford“ este cel mai mare dar nu singurul. După cum arată zările americane, în S.U.A. există peste cinci mii de „Fonduri“, cu un capital de circa 12 miliarde de dolari, care au aceleași țeluri. Strîns legate de monopolurile care le-au creat, de guvernul S.U.A., folosind pe scară largă ajutorul foștilor diplomați și spioni, „filantropii“ promovează în întreaga lume politica imperialistă.

Regii aurului din S.U.A. se cramponează astfel cu disperare de puterea care le scapă din mîini. Dar jocul lor murdar e sortit eșecului.

A. Deikin

VENEZUELA în ajunul alegerilor

Venezuela se allă în fața unor noi alegeri, care urmează să aibă loc către sfîrșitul anului. Două luni de campanie electorală, șase candidați la postul de președinte dar... numai 8,24 la sută din cetățenii cu drept de vot s-au înscris în listele electorale. Faptul a stîrnit panică în sinul guvernului. Consiliul electoral suprem — organul superior însărcinat cu efectuarea alegerilor — a declarat că situația este excepțională și a cerut prelungirea termenului de înscriere în liste.

Cum se face că într-o țară de așa zisă democrație reprezentativă poporul evită evident să facă uz de drepturile lui?

Atitudinea venezuelenilor față de alegeri se explică, însă, tocmai prin lipsa de democrație. Arestări, percheziții, șantaj — aceasta este atmosfera din preajma alegerilor. Toate forțele de opoziție, printre care trebuie amintit și Ramos Jimenez, candidatul la președinție al grupării de opoziție din partidul de guvernămînt „Acțiunea democratică“ și partidul „Mișcarea revoluționară de stînga“ (M.I.R.) sînt împotriva faptului că Partidului Comunist din Venezuela i s-a interzis să ia parte la alegeri. Guvernul Betancourt nu poate să reprimă aceste organizații populare care reprezintă mari mase de oameni ai muncii.

Ca răspuns la teroarea dezlănțuită de autorități, Forțele ar-

mate de eliberare națională (F.A.L.N.), conduse de partide progresiste, desfășoară o luptă intensă împotriva companiilor americane și a protejajilor lor. Forțele progresiste controlează astăzi situația în cîteva regiuni ale țării.

Partidul Comunist a cerut în repetate rînduri amnistierea deținuților politici, respectarea Constituției și încetarea repressiunilor.

Coalitia guvernamentală s-a divizat: Partidul social-cristin (C.O.P.E.I.) l-a propus candidat la președinție pe Rafael Caldera iar „Acțiunea democratică“ a mai propus un candidat — pe Raul Leoni, prieten bun cu actualul președinte. Amîndoi intenționează să continue politica lui Betancourt.

La rîndul lor, partidele de opoziție opun reacțiunii un vast program de transformări și, în primul rînd, revendicarea independenței politice și economice față de S.U.A. Poporul Venezuelei dorește apărarea industriei naționale, înfăptuirea reformei agrare, promovarea unei politici de coexistență pașnică, relații diplomatice cu toate țările. Cu alte cuvinte, el dorește ca Venezuela să pășească pe un drum propriu.

V. Belețki