

PROLETARI DIN TOATE ȚĂRILE. UNIȚI-VĂ!

# VEAIC MOU

ORGAN AL CONSILIULUI GENERAL A.R.L.U.S.

12 pagini - 1 leu



Studiu

Foto: A.P.N.

DIN SUMAR:

**Senzație: radiația poate fi învinsă! • „Olandezii zburători” din secolul XX • Vibrațiile și noi • „O lingură pentru mama... o lingură pentru tata...” • Fiicele regelui Lear**





În cele două săptămâni anterioare, au fost evocate primele încercări de utilizare a dirijabilelor ca arme de terorizare a populației pașnice din spatele fronturilor de luptă.

În acest număr, Documentarul ne poartă pe urmele zepelinelor, prin diversele avatururi ale carierei lor furtive dar, din fericire, scurte ca mijloc de semănare a morții din văzduh.

## Documentar

# ÎNCEPUTURILE RĂZBOIULUI AERIAN<sup>(III)</sup>

Dar Bockholt, ca un disciplinat ofițer al armatei imperiale, nu concepea nerespectarea unui ordin al superiorilor. L-59 a făcut dar un larg arc de cerc de 180°, pornind pe drumul de întoarcere. În acel moment se afla în spațiul aerian al Sudanului, într-o zonă situată la vest de orașul Khartoum.

Ambițioasa expediție capota astfel, cu puțin înainte de a-și atinge țelul propus. Culmea este că ea cădea de fapt victimă unui „accident” care semăna mai degrabă cu o farsă a destinului: printr-un bizar concurs de împrejurări — rămas obscur pînă în zilele noastre — Berlinul fusese informat greșit despre situația militară din Africa Orientală. Nu numai că trupele germane nu capitulasera, dar la 25 noiembrie — adică exact în ziua cînd dirijabilul ar fi ajuns acolo — Lettow Vorbeck ieșise victorios dintr-o bătălie cu forțele anglo-portugheze, pe malurile fluviului Lujenda. Dacă L-59 și-ar fi dus călătoria pînă la capăt, dacă prețioasa lui încărcătură ar fi intrat în posesia generalului și a soldaților săi...

Dar istoria înregistrează numai faptele, nu și speculațiile.

### Un cobai numit Napoli

După înapoirea cu bine la Jambol, Hugo Eckener, reprezentantul contelui Zeppelin, făcînd un bilanț al zborului, a constatat că, din punctul de vedere al constructorului, expediția era un mare succes. După ce navigase, fără escală, vreme de 95 ore, străbătînd 6 757 km, dirijabilul mai avea în rezervoarele sale combustibil pentru alte 64 ore de zbor. Ceea ce însemna, după calculele lui Eckener, că ar fi putut transporta cel puțin 450—500 pasageri, împreună cu bagajele lor, de la Berlin nu numai peste Atlantic, ci și de-a curmezișul Americii de Nord, pînă la San Francisco, fără nici o oprire pe drum. Iar dacă era scutită de orice încărcătură, aeronava se dovedea, teoretic, capabilă să efectueze ocolul pămîntului, cu o singură escală pe parcurs.

Din păcate îndatoririle care-l așteptau pe L-59 nu erau nicidecum atât de pașnice. La cîteva ore după aterizarea în Bulgaria, Bockholt a primit ordin să rămînă definitiv la baza de la Jambol, pentru a executa o serie de raiduri de bombardament în zona Mării Mediterane.

Condițiile meteorologice nefavorabile au imobilizat, însă, nava la sol timp de peste trei luni. Abia către sfîrșitul iernii, cînd masele de aer rece au încetat să mai răscolească atmosfera, zborurile au devenit din nou posibile. La 10 martie 1918, L-59 a decolat, urcînd la 1 500 m altitudine și luînd direcția spre vest. Obiectivul raidului era Napoli.

Alegerea frumosului oraș de la poalele Vezuviului dezvăluia prin ea însăși în mod clar intențiile înaltului comandament german. Fără să aibă vreo importanță deosebită pe plan militar, cu întreprinderi industriale puține și modeste ca factură pe teritoriul său, situat la o considerabilă distanță de linia frontului, Napoli nu prezenta nici un interes pentru un inamic decis să lovească în potențialul de război al Italiei. Strategii de la Berlin urmăreau însă altceva — provocarea unui violent șoc psihic, ca preludiu la instaurarea unui climat de spaimă, nesigurantă și îndoială în rîndurile populației civile. Sub acest raport, alegerea obiectivului era întemeiată. Numărul totdeauna mare de locuitori care aglomerau majoritatea cartierelor sporise și mai mult datorită miilor de familii (mai ales mame cu copii) refugiate din nordul țării, după succesul ofensivei austriace din 1917. Ținînd seama și de temperamentul meridional al populației locale, proporțiile panicii pe care trebuia s-o stîrnească bombardamentul erau lesne de anticipat.

În plus, datele furnizate de spionii Puterilor Centrale arătau că de vulne-

rabilă era toată partea de sud a Italiei continentale față de un eventual atac din văzduh. La Napoli nu se respecta obligația de a camufla luminile casei și clădirilor industriale. Pentru protecția antiaeriană nu existau decît trei baterii, alcătuite din tunuri vechi, ale căror țevi se înălțau doar cu aproximativ spre cer. Pentru a preveni orașul de o incursiune inamică, localitățile din vecinătatea sa trebuiau să folosească telefonul, care funcționa defectuos, cu frecvențe întreruperi.

Autorii ordinului de misiune primit de Bockholt apreciaseră corect situația: Napoli avea, într-adevăr, calitățile necesare pentru a servi drept cobai, în cadrul experimentelor de verificare a eficacității unei noi arme cu care se îmbogățea panoplia Reichului: teroarea aeriană.

### Șapte tone de bombe

Plecînd tot de la Jambol (Bulgaria) și ajungînd pe la amiază deasupra coastei dalmate, L-59 a navigat în cerc aproape 8 ore, așteptînd întinerul înainte de a se angaja în traversarea Adriaticii, pe care a efectuat-o fără nici

duhul cu un mieunat ascuțit, pentru a strivi apoi orașul cufundat în somn sub greutatea celor aproape 7 000 kg de detonant cu mare putere de distrugere. Sfîșiată cu brutalitate, liniștea nopții a făcut loc unui vacarm apocaliptic, în care se amestecau bubuiturile asurzitoare ale exploziilor „sinistrul răpăit de tobă al zidurilor ce se năruiau, plesniturile incendiilor izbucnite ca din senin, dangătul tinguitor al clopotelor sunînd alarma tardiv și inutil, strigătele de durere ale răniților, chemările desperate ale copiilor răătăciți de părinții lor, vuietul mulțimii care invadea treptat străzile, înspăimîntată și dezorientată...

Înapoiat la bază, comandorul Bockholt a raportat în scris că executase ordinul, „obținînd numeroase lovituri în plin asupra instalațiilor militare, după prealabila lor identificare cu ajutorul lunetelor de ochire”. Adevărul era cu totul altul: printre zecile de clădiri distruse, nici una nu aparținea forțelor armate, iar printre sutele de morți și răniți, nu se găsea nici măcar un singur soldat sau ofițer. Dar scopul real al bombardamentului fusese atins: la Napoli, ca și în multe alte orașe italiene unde se aflase despre raid, groaza pusesse stăpînire pe populație.

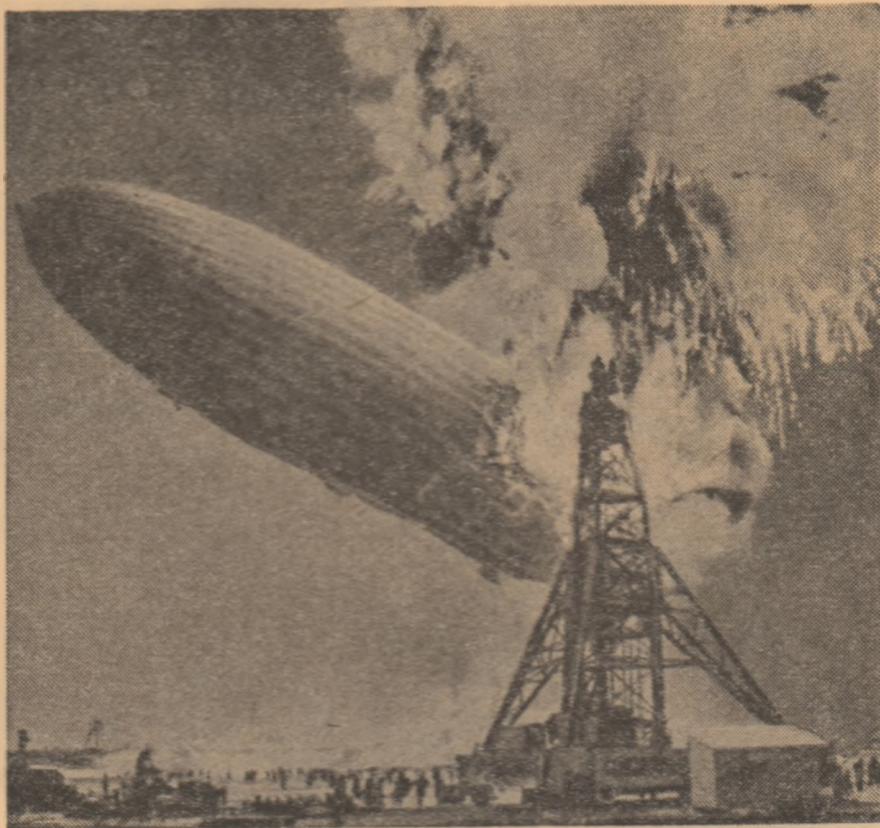
concentrate cele mai moderne baterii antiaeriene. Umbrela de foc a tirului lor s-a dovedit impenetrabilă și Bockholt a trebuit să ia calea întoarcerii, fără a lansa nici o bombă. Un eșec similar îl aștepta la Suda, astfel încît, la aterizare, încărcătura de explozive cu care plecase era intactă.

La 7 aprilie, L-59 și-a luat zborul în direcția sud-vest, urmînd să arunce 10 tone de bombe asupra puternicii baze navale de pe insula Malta. Dar dirijabilul nu a mai ajuns la destinație. În vecinătatea canalului Otranto, echipajul submarinului german U-53 care ieșise la suprafață, l-a văzut profilîndu-se majestuos pe fondul de azur al cerului. La un moment dat, prova aeronavei s-a înălțat brusc, revenind imediat la fel de repede, de parcă s-ar fi izbit de un obstacol invizibil. În clipa următoare, o uriașă flacără portocalie a cuprins din toate părțile lunga țigară de foi umplută cu hidrogen, învăluind apoi și nacela. Peste alte cîteva secunde, marinarilor de pe puntea submarinului au auzit un pocnet surd, de parcă cineva ar fi destupat prin apropiere o sticlă de șampanie. Pe urmă flacăra s-a stins și, în punctul unde se aflase dirijabilul a rămas doar o șuviță transparentă de fum.

Nici cercetările întreprinse în zilele următoare, nici ancheta făcută după război n-au izbutit să arunce lumină asupra modului cum se produsese accidentul. Nu au existat supraviețuitori, nu s-a putut găsi nici măcar un cadavru sau vreun rest din epavă. L-59 a dispărut literalmente de pe cer, de parcă ar fi fost desenat cu creta pe tablă și pe urmă șters cu buretele.

Cam tot atunci înaltul comandament german a renunțat la raidurile dirijabilelor împotriva orașelor și a populației civile. Nu din considerente umanitare, ci pentru că costau prea scump. Într-un singur an (aprilie 1917-aprilie 1918), 196 tone de bombe căzuseră asupra Londrei, în cele 51 incursiuni aeriene, soldate cu peste 1 900 morți și răniți din rîndurile locuitorilor capitalei britanice. În același timp, însă, fuseseră pierdute 76 aparate — în majoritate din cauza furtunilor sau a aprinderii hidrogenului. În aprilie 1918, aeronava L-70, comandată de căpitanul Peter Strasser, a explodat deasupra Londrei. Era ultimul dirijabil folosit într-o asemenea misiune.

Generalii și amiralii din preajma Kaiserului au crezut un timp că vor putea continua bombardamentele din văzduh cu avioanele bimotore de tip Gotha. Prăbușirea frontului terestru nu le-a mai dat însă răgaz. Peste numai două decenii, proiectul lor a fost reluat de naști care l-au dus la culmile „perfectiunii”, făcînd ca moartea să cadă din cer asupra întregului continent european.



Instantaneu din timpul catastrofei de la Lake Hurst, care a pus capăt carierei zepelinelor

un incident. În dreptul micii așezări pescărești Porticelli, nava a intrat în spațiul aerian al Italiei: păstrarea direcției nu mai punea acum probleme, deoarece localitățile erau luminate ca în timp de pace.

La aproximativ o oră după miezul nopții, dirijabilul se afla pe verticala Napoli și urca pînă la 4 800 m: această altitudine îl făcea invizibil pentru cei de pe sol pînă la 1 500 m: adăpost de avioanele de vînătoare, care pe atunci nu puteau sui atît de sus, ca și de barajul artileriei antiaeriene, al cărei tir nu depășea 1 500—2 000 m. Un scurt zbor de recunoaștere a permis echipajului să găsească punctele de reper necesare — treabă cu atît mai simplă, cu cît străzile erau scaldate în lumina miilor de tîmpi, felinare și faruri.

Exact la ora 1.30 din dimineața de 11 martie, Bockholt a dat semnalul de lansare a bombelor. Trupurile lor alungite și cenușii s-au desprins de nacelă unul după celălalt, spintecînd văz-

### O uriașă flacără portocalie

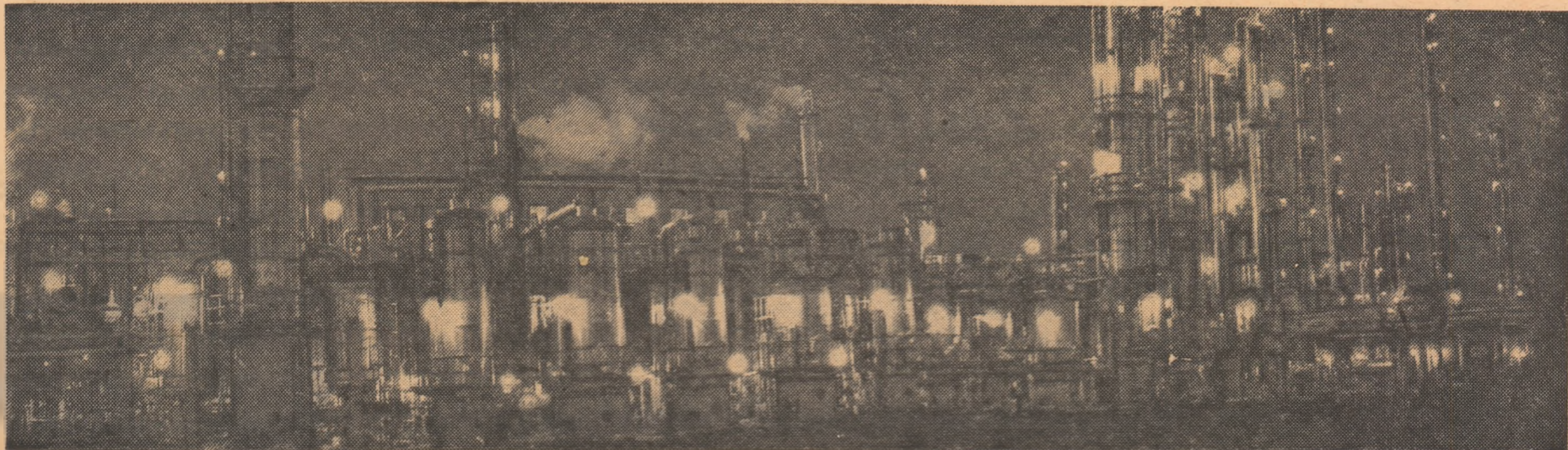
Incurajat de rezultatele obținute și tot mai convins că posibilitățile navei L-59 nu cunoșteau limite. Statul major al marinei militare a trecut la punerea în practică a unor proiecte și mai ambițioase. La 20 martie 1918, dirijabilul a părăsit din nou baza de la Jambol, îndreptîndu-se spre sud, ca și în prima sa călătorie. De data aceasta avea misiunea de a bombardarea orașul egiptean Port Said și instalațiile britanice de la Suda.

Zborul s-a desfășurat normal, dar încă înainte de a ajunge deasupra obiectivului, L-59 a fost intimpinat de un puternic baraj de artilerie. Pentru a proteja Canalul de Suez, linie de comunicație vitală între Anglia și coloniile sale asiatice, la Port Said fuseseră

documenta.  
Documentar docum.  
Documentar docum.  
Documentar docum.  
Documentar docum.  
Documentar docum.  
Documentar docum.  
Documentar docum.  
Documentar docum.  
Documentar docum.







Combinatul petrochimic Pitești, impresionantă realizare a industriei românești

# CINCI ANI, ÎN PATRU ANI ȘI JUMĂTATE

Cuvîntul de ordine care domină acum conștiința întregii opinii publice din țara noastră este: Cincinalul în patru ani și jumătate. Această cerință a momentului este înțeleasă ca un imperativ categoric, intrucit de transpunerea ei în viață depinde sporirea mai grabnică a avuției noastre naționale și, în consecință, a bunăstării tuturor celor ce muncesc.

Formulată ca deviză de comuniștii bucureșteni, întruniți în conferință extraordinară în cadrul pregătirii Conferinței Naționale a Partidului Comunist Român, ea cunoaște un ecou fără precedent, mobilizînd spiritul de inițiativă, priceperea, talentele întregului popor în vederea valorificării superioare a tuturor resurselor materiale și umane pentru asigurarea progresului economic și social. Experiența pozitivă dobîndită în cursul anilor, schimburi larg de idei în toate compartimentele de activitate umană, impulsul perfecționării continue imprimat de partid în toate domeniile generează mereu noi pro-

puneri, noi angajamente, noi chemări la îndeplinire tot mai prestigioase. Un admirabil suflu innoitor, un spirit de înaltă responsabilitate civică prezidează la analiza rezervelor încă neutilizate, la luminarea celor mai bune căi de grabire a progresului, dinamizînd în aceste zile energiile de la un capăt la altul al țării.

Cuvîntarea rostită de tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretarul general al partidului, la conferința extraordinară a organizației de partid din Capitală este un adevărat program științific al întrecerii pentru îndeplinirea cincinalului în patru ani și jumătate. Un program care indică, cu o remarcabilă pregnanță, atît principalele direcții către care trebuie îndreptate eforturile, cît și cele mai potrivite căi pentru realizarea țelului propus. Un program în care elanul revoluționar se împletește cu analiza cea mai riguroasă și cu cele mai juste criterii de realizare. Acest model de prospectare științifică a realităților românești reliefează o dată mai

mult forța gîndirii partidului, capacitatea sa de a conduce, sigur și ferm, împlinirea destinului nostru istoric și tocmai de aceea el a fost primit cu unanimitate însuflețitoare.

Convingerea că drumul deschis de partid a dus totdeauna la biruințe care au umplut sufletul poporului de o legitimă mîndrie patriotică îi insuflă și acum o încredere nemărginită că eforturile de astăzi și de mâine vor fi, la rîndu-le, răsplătite cu noi și mari succese. Cea mai vie, cea mai concludentă dovadă a înțelegerii majore a comandamentelor ceasului de față o constituie, de altfel, rezultatele care se anunță de pretutindeni în țară, faptul că în primul semestru al anului angajamentele suplimentare au fost depășite în multe județe, că zilnic aflăm de noi și exaltante îndepliniri. Toate acestea se îmbină într-o unică efervescență creatoare care creează o atmosferă nespuse de prielnică apropiatei Conferințe Naționale a partidului ce urmează să înscrie noi jaloane pe calea înfloririi scumpei noastre patrii.

## PROBLEME ȘI SOLUȚII

### Un rendez-vous primejdios

Cînd se întîlnesc două trenuri de foarte mare viteză, presiunea aerului dintre vagoane scade sub cea atmosferică. Pe partea din afară, presiunea rămîne însă neschimbată. Din această cauză iau naștere forțe care tind să atragă garniturile una spre cealaltă.

Cercetări recente au arătat că la o viteză relativă de 200 kilometri pe oră, forța transversală este de 5 tone de fiecare vagon. Dacă viteza ar spori la 250-300 kilometri pe oră, cele două garnituri ce vin una înaintea celeilalte s-ar putea chiar răsturna: limita stabilității lor ar fi depășită de aproape 2,5 ori.

Dar și la vitezele relativ mici de azi întîlnirea dintre două trenuri poate pricinui uneori neplăceri. Pe linia ferată Moscova-Leningrad, de pildă, la întîlnirea dintre trenurile „Aurora” și „Săgeata roșie” curentul de aer smulgea uneori pietrișul terasamentului, spărgea ferestrele vagoanelor, perturba funcționarea instalației de ventilație.

Acțiunea aerodinamică poate produce

de altfel daune și construcțiilor din vecinătatea liniilor ferate, intrucit curentul de aer se abate asupra lor ca o lovitură de ciocan. Tensiunea se produce numai la trecerea trenurilor și dispăre o dată cu ea. Dar construcțiile încep după un timp să dea dovadă de „oboșeală”.

Fenomenele aerodinamice provocate de întîlnirea dintre două trenuri care circulă cu viteză mare sînt, de aceea, cercetate cu multă atenție de specialiști, cu atît mai mult cu cît viteza trenurilor crește mereu. Tot pe calea ferată Moscova-Leningrad — spre a rămîne la același exemplu — se va circula în curînd cu viteze de 200 de kilometri pe oră. În același timp se modifică și construcția garniturilor: masa vagoanelor se micșorează, roțile sînt mai puțin grele, piesele și ansamblele sînt fabricate din aliaje mai ușoare etc. Numai forța care acționează asupra lor este în continuă creștere.

Care ar fi dar exigențele moderne față de vagoanele pentru trenuri de mare viteză? În primul rînd, vagoanele din fruntea garniturilor — socotește specialistul I. I. Celnokov — ar trebui să aibă o formă aerodinamică. În caz caz forțele transversale ar descrește cu 20 la sută, iar construcțiile din preajma liniilor ferate ar putea fi construite chiar la 5 metri de ele. Apoi trenurile n-ar trebui să aibă unele părți mai proeminente. Spațiul dintre vagoane ar trebui să fie complet acoperit. În sfîrșit, ar putea fi lărgită depărtarea dintre șine și micșorată viteza trenurilor la întîlnire. Instalațiile de ventilație ar trebui să fie amplasate în alte locuri decît acum.

## CONSTRUCȚII

### Sub control... seismele

Între două turele se înalță o construcție ciudată: o platformă joasă, montată pe roți de automobil, pe care se află un container umplut cu nisip, în care patru tije plantate susțin un șasiu. Întreg ansamblul este dominat de două plăci blindate, masive. Deodată platforma începe să tremure ca într-un acces de febră, șasiul este puternic zguduit, deasupra bancului de probă, căci despre o

astfel de instalație este vorba, se ridică un vîrtej de pulbere galbenă. Containerul este agitat de un seism de forța 10, urmăriți cu atenție de inginerul Viaceslav Kocerghin, de colaboratorul său Viktor Sabirov și de conducătorul experiențelor — Mark Serdukov, care studiază comportamentul tijelor separate de sol printr-un strat de aer.

Pentru a înțelege sensul acestei activități, să ne amintim de seismele naturale. În Uniunea Sovietică, pe un spațiu relativ mic din Asia Centrală, sînt înregistrate în fiecare an numeroase oscilații ale scoarței terestre, dintre care circa 23 sînt distructive. Cum să fie oare schimbat acest raport? Experiențele vizează mai multe direcții: realizarea de materiale de construcție mai solide și ușoare, divizarea teritoriului în zone seismice, stabilirea previziunilor și, în fine, punerea la punct a proiectelor unor construcții capabile să reziste



Taşkent. Noile clădiri sînt foarte bine adaptate la situația specifică a regiunii

la cutremure și chiar să se adapteze la ele. Acestor probleme Mark Serdukov le-a consacrat mai mult de 20 de ani din viață.

În momentul de față, în cadrul unui laborator special, el studiază și controlează fenomenul seismelor prin intermediul bancului de probă descris mai sus. Experiențele sînt extrem de importan-

te mai ales pentru Kirghizia, situată într-o zonă de mare activitate seismică. Ele au dovedit că utilizarea în construcții a unor cărămizi speciale, ondulate face să crească rezistența zidăriei cu pînă la 35%.

## NAVIGAȚIE

### Petroliere de 180 000 t în Marea Neagră

Pentru a nu rămîne mai prejos decît suratele ei, Marea Neagră face pregătirile de rigoare spre a primi nave uriașe. Peste doi ani, în limanul Grigorievsk din apropierea Odesei, spre răsărit, va începe amenajarea celui mai mare port cu ape adînci din Uniunea Sovietică. În acest port vor putea ancora petroliere impunătoare ca „Mir”, cu o capacitate de 180 000 t, aflat actualmente în construcție la Leningrad. Instalații de încărcare și descărcare mecanizate și automatizate vor reduce la minimum popasul navelor la dane.

Portul din limanul Grigorievsk se va încadra în lanțul de noi porturi printre care Nahodka din Oceanul Pacific (pe care l-am prezentat cu altă ocazie) sau de porturi reconstruite. La 1 ianuarie 1972 flota comercială sovietică era alcătuită din 6 805 nave totalizînd 16 milioane de tone, care transportaseră în anul precedent 170,9 milioane tone de mărfuri. Și va continua să crească pentru a putea face față cererilor crescînde ale comerțului exterior. În acest context porturile cu ape adînci au devenit o necesitate care trebuie privită și rezolvată în perspectivă. Tocmai de aceea noul port din Marea Neagră este destinat să devină punctul nodal al unui adevărat complex portuar. El va degreva parțial portul comercial al Odesei, construit în secolul trecut și al cărui nume îl va prelua. Din complex vor face parte Odesa, noul port din limanul Grigorievsk, portul Ilievsk situat la apus de Odesa și intrat în funcțiune la începutul deceniului trecut, precum și un nou port, care va fi construit la vărsarea Nistrului pentru a primi transporturile venite pe Dunăre și pe unele linii maritime din Mediterana.





# „OLANDEZII ZBURĂTORI“ DIN SECOLUL XX

## Catastrofe navale pentru care nu se pot găsi explicații

În octombrie 1913, în timp ce se apropiau grăbiți de țărâmul stîncos al Țării de Foc, marinarii de la bordul navei engleze „Johnson” au zărit un vas cu trei catarge care naviga în derivă. Căpitanului britanic i s-a părut ciudat faptul că pe puntea vasului nu se vedea tipenie de om. Încît a ordonat ca „Johnson” să se apropie de corabia necunoscută. Cînd cele două nave au ajuns la numai 500 de metri una de alta, nava engleză a oprit mașinile și a lansat la apă o barcă. Trăgînd de cîteva ori la rame, marinarii englezi au putut desluși cu greu pe pupa vasului „fantomă” două cuvinte șterse de vreme: „Marlborough” și Glasgow — numele navei și al portului unde ea fusese înscrisă.

Numaidecît englezii s-au îndreptat spre prova ciudatului vas și, curînd, un marinar, agățîndu-se de un odgon care atîrna peste bord, a urcat pe punte și a coborît scara de pilot. Odată ajunși sus, ceilalți marinari englezi au început să cerceteze cu luare aminte toate colțurile. Vasul părea să fi fost abandonat. Pinzele și catargele erau acoperite cu un mucegai verzui, iar puntea putrezise atît de tare încît noii veniți erau amenințați la tot pasul să se prăbușească în cală. Încercînd cu piciorul scîndură după scîndură, au pornit totuși cu băgare de seamă spre pupa. Dar curînd au trebuit să se oprească. Lîngă un perete despărțitor au dat de un schelet acoperit cu niște zdrențe putrede. Cel mai bine se păstrase o centură lată de piele cu cataramă de metal și cizmele. Se părea că era timonierul, pe care moartea îl găsise lîngă timonă.

După această primă descoperire zguduitoare, marinarii de pe „Johnson” au explorat mai departe vasul și au constatat că, de fapt, echipajul nu-l părăsise. Căci pe punte și în cabine au mai găsit 19 schelete. Documentele găsite nu i-au putut ajuta, însă, să elucideze secretul tragediei; jurnalul de bord era acoperit cu mușchi și nu se mai putea desluși nici un cuvînt din el, iar celelalte acte fuseseră distruse de insecte. Încercătura din cală se transformase într-o masă informă.

Dar corpul vasului, catargele și tacheiajul nu prezentau urme de avarii grave care ar fi putut lămuri cauza catastrofei. Avansînd tot felul de ipoteze, marinarii britanici s-au înapoiat dar la bordul navei lor. Căpitanul a notat pe hartă locul unde găsisse misteriosul vas cu pinze, a făcut însemnările de rigoare în jurnalul de bord, după care a ordonat echipajului să-și continue drumul. Vremea proastă nu-i îngăduia să-l remorcheze pe „Marlborough”.

Cum a ajuns la destinație, căpitanul lui „Johnson” a anunțat autoritățile portuare despre descoperirea pe care o făcuse. A expus pe larg totul într-un raport, confirmat sub jurămînt de martorii ciudatei întîlniri.

Ancheta a stabilit că ghinionistul vas fusese construit în 1876 și aparținuse armatorului J. Leslie. „Marlborough” avea o lungime de 68,5 metri, o lățime de 10,7 metri și un pescaj de 6,4 metri. La 11 ianuarie 1890, plecase de la Little-town (Noua Zeelandă) spre Londra, transportînd lînă și carne congelată. Echipajul era alcătuit din 29 de marinari. În afară de ei, la bord mai fusese luat un călător. Vasul era condus de căpitanul J. Heard, un adevărat lup de mare.

La două zile după ce a părăsit portul, „Marlborough” a răspuns la apelul unei nave care trecea prin preajma lui. Ultima oară vasul a fost văzut la 1 aprilie în Oceanul Pacific, în preajma țărmului Țării de Foc. Apoi i s-a pierdut orice urmă.

Alarmat de lunga dispariție a vasului, proprietarul lui a început să facă investigații în luna mai a aceluiași an, dar fără nici un rezultat. Autoritățile navale au făcut și ele cercetări, care de asemenea n-au putut elucida enigma. Încît „Marlborough” a fost trecut pe lis-

ta vaselor „dispărute fără urmă”. S-a conchis că nava căzuse victimă primejdioaselor stînci de la Capul Horn. Această zonă are, se știe, o tristă faimă în lumea marinarilor, fiind numită „cimitirul vapoarelor”. Aproape trei sute de zile pe an acolo bîntuie furtuni cumplite. Vîntul, valurile și curenții de lîngă țărm atrag parcă într-acolo navele, pe care le izbesc de stîncile de lîngă coastă. Așa se înfățișează locul unde a fost văzut ultima oară „Marlborough” și unde, s-a crezut atunci, vasul și-a găsit „odihna veșnică”.

De la dispariția vasului și pînă în momentul descoperirii lui cu echipajul preșchimbător în schelete trecuseră mai bine de 23 de ani. În tot acest răstimp nimeni n-a întîlnit în cale cimitirul plutitor. Încît tragedia consumată la bordul lui a rămas o taină.

Cum se face că vasul cu pinze nu s-a izbit totuși de stînci sau nu s-a scufundat în cursul furtunilor? Și pe unde a peregrinat în tot acest timp?

S-a avansat ipoteza că a fost, poate, minat de curenți într-un golf și a rămas acolo pînă în clipa cînd un vînt, foarte puternic, care bătea dinspre țărm, l-a scos iar în larg.

„Marlborough” a fost descoperit intact. Toate mașinile, toate instrumentele, toate lucrurile erau la locul lor. Scheletele se aflau acolo unde ar fi trebuit să stea marinarii pe un vas cu pinze în plină cursă. Unul la timonă, trei pe punte lîngă chepeng, zece de cart la posturile lor și șase în salonul ofițerilor. Toți aveau pe ei haine usse, mai exact, ceea ce rămăsese din ele. Se părea că echipajul fusese răpus fulgerător.

Ce s-a putut dar întîmpla pe vas?

S-au găsit cu zece schelete mai puțin decît totalul oamenilor aflați inițial la bord. Poate că ceilalți marinari au murit înaintea celorlalți douăzeci. Ori poate că au fost debarcați pe vreun țărm. Sau poate că valurile i-au măturat de pe punte după ce au murit.

S-a mai avansat și ipoteza unei epidemii sau a unei otrăviri. Dacă s-ar fi petrecut în vremea noastră, întîmplarea de pe „Marlborough” ar fi putut fi explicată prin eventuala iradiere fulgerătoare a echipajului cu substanțe radioactive.

Dar orice s-a întîmplat pe vas, enigma a rămas nedezlegată.

### Misterul „Copenhaga”

Unul din cele mai uimitoare vase fantomă din secolul XX a fost nava-scoală daneză „Copenhaga”.

La 4 decembrie 1928, vasul a părăsit Buenos Aires spre a-și continua călătoria în jurul lumii. În afară de echipaj, la bordul velierului se mai aflau 60 de cadeți — elevi ai școlii navale. După o săptămînă, cînd „Copenhaga” străbătuse circa 400 de mile, a fost interceptată o radiogramă în care căpitanul anunța că cursa se desfășura în condiții normale și că pe vas totul era în ordine. Dar apoi nu s-a mai știut nimic despre soarta celor aflați la bordul lui. „Copenhaga” n-a ajuns la destinație. Se spune că mult timp după aceea a fost întîlnit în diverse puncte ale Atlanticului. Vasul

naviga, cu toate pinzele sus, dar la bordul lui nu se afla nici un om.

În ianuarie 1929, locuitorii ai insulelor Tristan da Cunha aflate în sudul Atlanticului, cam la jumătatea distanței dintre Brazilia și Capul Bunei Speranțe, au văzut un frumos velier îndreptîndu-se direct spre perfidele recife de corali de lîngă țărm. Cum a trecut de ajuns de aproape de coastă, s-a putut observa că la bordul lui nu era tipenie de om. S-a crezut că era „Copenhaga”.

La circa jumătate de milă depărtare de insulă, velierul a căzut pradă unui curent puternic. Ceața care se lăsa vertiginos l-a învăluit repede și insularii



Nava-scoală daneză dispărută fără urmă

nu l-au mai văzut. După ce furtuna s-a potolit, s-au făcut încercări de a găsi vasul, dar în zadar. Curînd s-a aflat însă că în ziua aceea de ianuarie, prin preajma insulelor Tristan da Cunha trecuse velierul finlandez „Ponaps”. N-ar fi exclus, deci, ca insularii să-l fi zărit pe acesta și nu pe „Copenhaga”.

O altă veste despre vasul-fantomă a sosit în același an 1929 de la niște pescari chilieni. În timp ce pescuiau lîngă coasta sudică chiliană, pe o furtună cumplită, ei au văzut un velier care semăna foarte mult cu „Copenhaga”. Nu mai avea catarge. Niște nave de salvare au pornit imediat în direcția indicată de pescari, dar investigațiile lor au rămas fără rezultat.

Dispariția navei-scoală, care timp de mulți ani vădise excelente calități de navigație, a zguduit opinia publică daneză. Părinții și rudele elevilor școlii navale care făceau practică pe „Copenhaga” au trimis un vas special spre a căuta velierul dispărut. Dar nici acest lucru n-a dat rezultate. În cele din urmă experții au ajuns la concluzia că „Copenhaga” se scufundase atît de repede, încît echipajul nu izbutise să lanseze la apă bărcile de salvare, și toți cei aflați la bord au fost înghițiți de valuri.

### O a doua „Marie Céleste”

„Misterul acestui vas nu va fi elucidat niciodată”, a scris Conan Doyle despre drama care s-a consumat pe velierul „Marie Céleste”.

Motonava „Joita” e socotită o a doua „Marie Céleste”; ciudatele întîmplări de la bordul ei s-au petrecut însă la mijlocul secolului XX. La 3 octombrie 1955, „Joita”, un mic vas cu excelente calități de navigație, condus de încercatul căpitan Miller, a părăsit portul Apia (Samoa de Vest) cu direcția arhipela-

gului Tokelau. Dar n-a ajuns la destinație. Imediat au început ample cercetări, în cursul cărora elicoptere și avioane au brăzdat cerul de deasupra unei întinse zone a oceanului. Toate eforturile au fost însă zadarnice. Vasul și cei 25 de inși aflați la bordul lui au fost trecuți pe lista dispărutilor fără urmă.



După mai bine de o lună, însă, la 10 noiembrie, „Joita” a fost descoperită întîmplător la 187 mile nord de insulele Fiji. Vasul care plutea pe valuri, fără echipaj, călători și nici un fel de încălțură la bord, avea o puternică înclinare spre stînga. A fost remorcat de nava „Tuval”, care-l întîlnise în cale, și dus în cel mai apropiat port.

Iată cîteva din multele ipoteze avansate în legătură cu soarta echipajului și a călătorilor aflați la bordul lui: — O trombă marină i-a măturat de pe puntea motonavei pe toți cei aflați la bord. Se prea poate să fi fost un val uriaș stîrnit de un cutremur subteran. — Oamenii au fost înghițiți de un monstru ieșit din străfundurile oceanului.

— Vasul a fost atacat de pirați, care l-au jefuit, iar apoi i-au ucis și pe martorii nedoriți.

### „Un butoi de pulbere” plutitor

Catastrofa de pe „Badger State” s-a produs în decembrie 1969 în nordul Pacificului. Vasul plecase în cursa fatală din statul Washington și avea la bord bombe pentru trupele de ocupație din Vietnam. Încă de la începutul călătoriei oceanul era bîntuit de furtună. Timp de zece zile și nopți ea a atacat nava, creînd adesea situații primejdioase și înclinînd-o mult într-o parte. De cîteva ori căpitanul a schimbat direcția, încercînd să micșoreze tangajul. Dar pînă la urmă furtuna și-a atins, dacă se poate spune așa, scopul. S-au rupt paramele dintre cele două punți și încălțătura a început să se miște din loc. La o nouă înclinare a vasului, cîteva bombe au ieșit din containere și, prin trapa celei de a doua punți, au început să se rostogolească în cală. În cele din urmă una a explodat, făcînd în bordajul navei o spărtură de circa 10 m<sup>2</sup>. Numai printr-o minune încălțătura de bombe de pe „Badger State” n-a sărit în aer. Deși spărtura se afla mai sus de linia de plutire și primejdia unei scufundări rapide nu amenința încă vasul, căpitanul a ordonat echipajului să coboare în bărcile de salvare.

Dar atunci s-a întîmplat un lucru neașteptat. Vîntul puternic a măturat de pe punte două ambarcațiuni de salvare; în felul acesta marinarii au rămas numai cu una, în care au coborît 35 de inși. Înainte de a se depărta de bord, prin spărtura vasului a ieșit o bombă care a răsturnat barca și oamenii s-au trezit în apa de gheață a oceanului. Cîțiva dintre ei s-au agățat de scările care atîrnau peste bordul navei. Dar valurile sălbatice i-au zmuls unul cîte unul, zvîrlindu-i în ocean. Alți cîțiva care rămăseseră pe punte au fost și ei măturați de valuri, iar cei care mai rezistau încă la suprafața oceanului au fost atacați de albatroși.

Încît, cînd de locul naufragiului s-a apropiat un vas salvator, el a putut lua la bord numai 14 supraviețuitori din cei 40 de marinari cîți fuseseră imbarcați pe navă. Cum vasele și avioanele din paza de coastă a S.U.A., care au pornit a doua zi în căutarea navei naufragiate, n-au găsit-o, s-a tras concluzia că „Badger State” se scufundase. În 1970, însă, nava a fost descoperită la nord-vest de insulele Hawaii. S-a hotărît ca „Butoiul de pulbere” plutitor să fie scufundat, dar chiar atunci vasul s-a dus singur la fund, fără intervenția turnurilor.

D. Eidelman









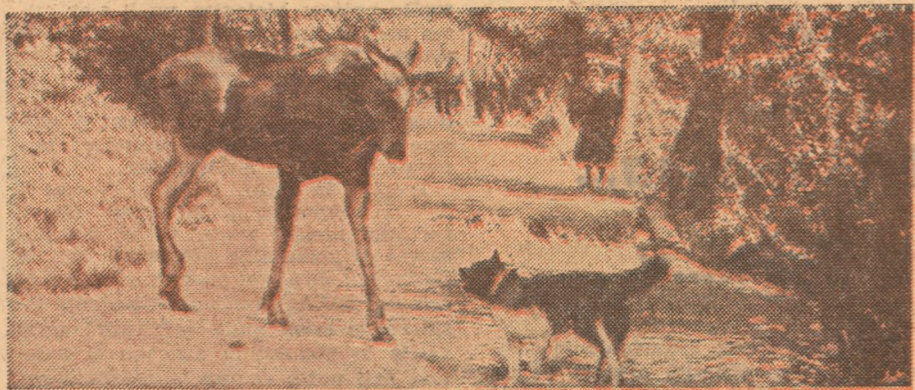


tehnica  
tehnica tehnica  
tehnica tehnica tehnica  
tehnica tehnica tehnica  
tehnica tehnica tehnica  
tehnica tehnica tehnica  
tehnica tehnica tehnica  
tehnica tehnica tehnica



elani. În preajma orașelor animalele sînt mai familiarizate cu omul decît în pădurile mai puțin umblate, unde nu întîlnesc decît vînători și este deci firesc ca orice ființă umană să le inspire teamă. Așa se explică de ce în primul caz elanii pătrund adesea în așezările umane, iar în al doilea se feresc în ge-

elani chiar pe străzile Moscovei. Iar din 1951 pînă în 1969 Leningradul a fost vizitat de circa 250 de elani. Ca să nu mai cităm și alte multe orașe în care



Pe o stradă din Apșeronsk

și fac tot mai des apariția acești mușafiri nepoftiți.

Dată fiind amploarea pe care o cunoaște fenomenul, specialiștii au căutat să afle motivele pentru care animalele părăsesc pădurea natală preferînd civilizația urbană, schimbînd astfel răcoarele poteci de munte cu asfaltul orașelor. Și au ajuns la următoarea concluzie.

În ultimele decenii porțiunile de pădure tăiată s-au mărit foarte mult. Pe suprafețe vaste au început să crească copaci tineri, noi păduri de pini și plop, hrana preferată a elanilor. Avînd astfel o hrană abundentă, animalele s-au înmulțit neobișnuit de repede. Pe de altă parte, o susținută campanie de distrugere a animalelor de pradă a dus în multe regiuni la dispariția urșilor, lupilor și rișilor, principalii inamici ai elanilor în libertate și, în felul acesta, a dispărut și factorul de echilibrare a speciei elanilor. Drept care aceste animale au cunoscut o perioadă de înmulțire fără precedent. Acum treizeci de ani, de pildă, era recențat un elan la 1000 hectare de pădure, astăzi pe aceeași suprafață sînt 3—10 elani, iar pe alocuri densitatea lor la mia de hectare este chiar de 30—50 de animale.

Dar dacă o mare abundență de hrană a dus la vertiginoasa înmulțire a elanilor, acest din urmă fenomen s-a soldat apoi cu sărăcirea surselor de hrană. În unele regiuni elanii au devorat absolut tot ce poate însemna pentru ei hrană. Încît au început să caute noi teritorii, noi „pășuni” unde concurența între cei puternici și cei slabi să nu fie atît de mare, unde bătălia pentru supraviețuire să nu fie atît de aprigă. La hotarul nordic al răspîndirii lor, aceste animale au început astfel să-și facă vara apariția în tundră și silvotundră unde pînă atunci nu obișnuiseră să intre. Iar la sud pătrund tot mai adînc în zonele de silvostepă. În sfîrșit, în interiorul zonei pe care au populat-o dintotdeauna, elanii se află într-o continuă mișcare. La începutul verii, femelele nasc, după care își alungă puil de un an pe care pînă atunci îi ținușeră pe lingă ele. Aceștia sînt astfel nevoiți să se avînte într-o viață agitată. Elanii maturi pe care îi întîlnesc în peregrinările lor îi mină mereu mai departe; așa se face că cei dinții intră deseori în așezări omenești. Așadar, „vizitatorii” orașelor și satelor sînt exclusiv animale tinere, de un an. Vîrstnicii sînt mai prudenți și în același timp mai legați de anumite teritorii.

Și mai e ceva. În momentul de față în preajma multor orașe mari există vaste zone de parcuri și păduri care, în unele locuri, ajung pînă în imediata vecinătate a pădurilor populate de

neral de oameni. Dar și elanii obișnuiți cu oamenii se apropie de ei mai ales în anotimpul cînd vînatul este interzis.

TESTE

Antrenament pentru gîndirea logică

Semne și paranteze

Utilizînd semne matematice și, la nevoie, paranteze să unim cifrele din fiecare rînd, fără să le schimbăm ordinea,

9	10	1	11	8			
4	5	2	6	4			
5	4	8	4	10	7		
10	1	6	7	3	7		
5	4	15	12	4	6	4	
2	5	6	1	16	5	4	
10	11	1	8	6	14	3	7

În așa fel încît rezultatul tuturor operațiunilor să fie zero.

Patru interlocutori — patru limbi

Soarele cobora spre asfințit, cînd Nastratin Hogeia a ajuns la Buhara. A luat o cină frugală într-o ceainărie și a mai păstrat cîteva monede și pentru plata camerei unde avea să innopteze. După ce a rostit o rugăciune de mulțumire lui Allah, Hogeia și-a pregătit culcușul dar, cînd era gata să adoarmă, de undeva din apropiere a răzbătut pînă la el o discuție aprinsă între patru bărbați.

Era un grup vesel care discuta în cîteva limbi și de aceea, din cînd în cînd, unul din bărbați traducea altuia ceea ce spusese un al treilea. După puțin timp Hogeia a aflat cum îi cheamă pe interlocutori. A constatat, de asemenea, că din limbile pe care le foloseau — armeană, persana, greacă și

turca — nici una nu era cunoscută de toți, dar că fiecare din cei patru bărbați se descurca în cîte două limbi.

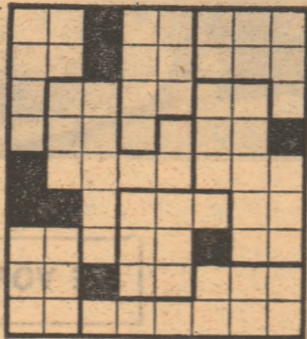
Salal, cel mai tînăr din grup, nu cunoștea persana, în schimb făcea pe translatorul cînd bătrînul persan Abdul i se adresa lui Mohammed. Originar de pe malul Bosforului, Mohammed vorbea perfect limba turcă și se înțelegea destul de bine cu Iusup, deși acesta din urmă nu înțelegea nici un cuvînt turcesc.

Nici Salal, nici Abdul, nici Iusup nu se descurcau fără translator într-una din limbi. De asemenea, nici unul din ei nu stăpînea și turca și armeană. Numai Nastratin Hogeia îi înțelegea pe toți.

Ce limbi cunoștea fiecare din cei patru interlocutori?

Patratul alb

În pătratul de mai jos sînt conturate 8 figuri alcătuite din pătrățele albe. Ni



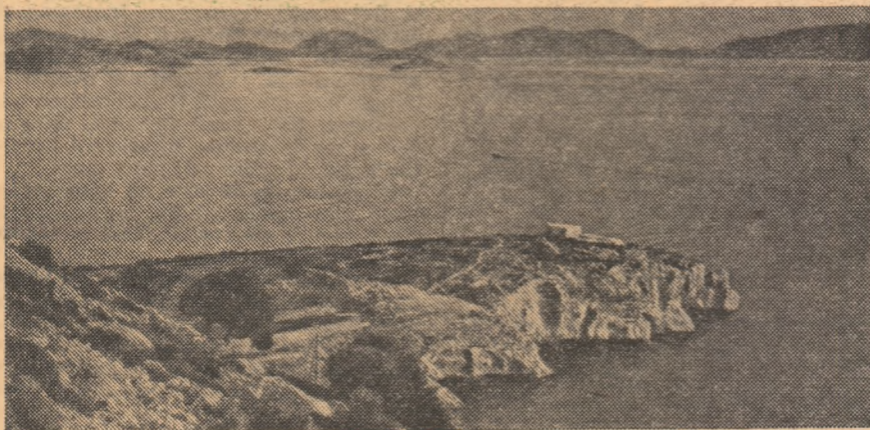
se cere să le decupăm și să reconstituim din ele un alt pătrat.

(Citiți răspunsurile în pag. 11-a)

ISTORIE

Așa a fost la Salamina

Intr-o după amiază de primăvară a anului 1929 un țăran din Peloponez, care-și cultiva ogrorul arid, a descoperit o lespede plată acoperită cu o inscripție. Cum nu-l interesa arheologia, n-a găsit lespedei altă întrebuintare decît să-și facă un prag la casă. Treizeci de ani mai tîrziu, un învățător din orașul învecinat, Paras, a remarcat inscripția și l-a convins pe țăran să doneze piesa unui muzeu. Cercetată de specialiști, s-a dovedit că importanța ei este excepțională: inscripția cuprindea relatarea dispozițiilor date de marele Temistocle cu prilejul istoricei bătălii navale de la Salamina. Împreună cu o serie de alte descoperiri recente, ea a contribuit



În primul plan coasta Atticei. În planul doi, insula Salamina cu golful în care s-a desfășurat celebra bătălie navală

la completarea unora din „petele albe” ale evenimentului.

Succesor al Asiriei și Babilonului, cuceritor al Egiptului, văii Indusului și Asiei Mici, imperiul persan reprezenta în sec. V. î.e.n. o putere formidabilă. Singura forță care i se opunea, dar aparent total disproporționată, era aceea a cetățitor grecești. În aceste împrejurări era inevitabil ca perșii să se amestece în treburile grecilor și invers. Pe de parte cetățitor grecești în perpetue neînțelegeri intestinale erau tentate să apeleze la arbitrajul puternicului și bogatului vecin. Pe de alta, grecii din Europa au fost dintotdeauna tentați să intervină în Grecia asiatică, în această Ionie aflată sub jugul „barbarilor”.

Încît grecii începuseră să devină suverani. Aceasta a fost și cauza izbuc-

nirii primului război cu perșii care, în concepția lui Darius, nu trebuia să fie decît o mică expediție de pedepsire. O seamă de cetăți s-au supus, dar altele — Sparta, Atena, Eretria în Eubeea — au refuzat să facă act de obediență. Corpul expediționar șazecei de nave și 20 000 de oameni, un grăunte de nisip din forța Persiei, a cucerit în trecere strîmtorile Cycladelor Naxos și Eretria, după care a debarcat în cimpia Maratonului. Rezultatul bătăliei e bine cunoscut. Generalul grec Miltiade, un priceput strateg, a profitat de un moment prielnic și a atacat, pricinuind perșilor un adevărat dezastru: 7 nave și 6 400 oameni pierduți. Dar zece ani mai tîrziu Xerxe, fiul lui Darius a reunit la Sardes cea mai mare armată de pînă atunci. Campania a fost extrem de minuțios pregătită. După spusele lui Herodot trecerea strîmtorilor, făcută pe poduri de vase, ar fi durat șapte zile și șapte nopți. Atunci este plasat și famosul episod cînd Xerxe a pus să fie biciuită marea care avariase unul din poduri. Între timp, grecii urmăreau impetuoasă înaintare cu spaimă. O parte nu neglijabilă a opiniei grecești — aristocrația și clerul — era favorabilă perșilor și sensibilă la avantajele pe care le comporta încadrarea în imperiu, în așa-numita „Pax Persica”. Se părea dar că Xerxe avea toate șansele. Și totuși rezistența greacă a fost organizată, sufletul ei fiind Sparta și Atena, în frunte cu unul din cei mai mari oameni politici pe care l-a cunoscut Grecia, Temistocle.

Temistocle înțelesese că cea mai eficace armă împotriva unei armate aflată departe de bazele ei este o flotă militară puternică. În stare să manevreze printre sinuozitățile litoralului grec și să taie comunicațiile inamicului. Pentru el, viitorul Greciei era pe mare. Datorită impulsului său, Atena s-a văzut în posesia a două sute de nave, trireme joase, extrem de maniable, capabile să navigheze cu 8 noduri, o viteză apreciabilă pentru acele vremuri. Mai era necesară, însă, ridicarea moralului armatei și populației. Pentru care s-a recurs la Pitia. În prezicerea oracolului de la Delfi nu e greu de ghicit amestecul lui Temistocle care, în negocierile cu preoții zeului Apollo, a indicat liniile mari ale viitorului așa cum le vedea el. Nebuloasa prezicere amintea, între altele, de „metereze de lemn” care puteau fi prea bine meterezele Acropolei, dar și bordurile triremelor, „singurele scinduri salvatoare”. Apoi menționarea de către Pitia a „divinei Salamini”, insulă despărțită de continent printr-un canal foarte strîmt și unde superioritatea numerică devenea ineficace coincidea și ea perfect cu planurile lui Temistocle, a cărui idee s-a dovedit mai tîrziu excelentă. Aceste deducții au fost confirmate de dala cu inscripția amintită. Ea arată că Temistocle și-a convins cetățitorii că nu e vorba de metereze, ci de corăbii, că toți cetățitorii în stare să poarte arme trebuie să se îmbarce pe trireme, că orașul trebuie încredințat protecției zeiței Atena și că, pînă la clarificarea situației, femeile și copiii trebuie să se refugieze dincolo de ziduri. Localitatea aleasă a fost Trezen, unde a fost găsită și stela susmenționată. Stela de la Trezen mai atestă că decretul lui Temis-

tocle, contrar celor ce se credeau pînă acum, n-a fost o hotărîre luată în pripă. Într-o atmosferă de panică ci, dimpotrivă, un ordin chibzuit, îndelung gîndit. Temistocle s-a ferit să-și lanseze triremele înainte de declanșarea puternicei brize marine care bîntuie în golf, întrucît briza nu incomoda navele grecești plate și joase, ci le avantaja în comparație cu navele greoale, greu manevrabile ale perșilor, mereu întoarse de hulă cu flancurile spre ciocurile ascuțite ale triremelor. Așa a fost pregătită bătălia de la Salamina care, se poate spune, a fost cîștigată chiar înainte de a fi fost angajată, la 29 septembrie 480 î.e.n., datorită geniului de comandant al lui Temistocle.



## Poșta medicului

**EUFROSINA L. IPETCHI** — Cimpulung Moldovenesc: Pentru precizare de diagnostic este necesară o electrocardiogramă, care să arate dacă există sau nu tulburări de circulație coronariană.

**PETRE GRIGORESCU** — Com. Mironești, jud. Ilfov: Durerile și înepăturile în membrele inferioare se datoresc unor tulburări de circulație periferică pe fond de arterioscleroză, frecvente la vârsta dv. Pentru a le combate vă recomandăm: Tolazolin 3-4 cpr./zi; începând cu 1/2 cpr./zi pentru controlul toleranței la medicament; Agozol 2-3 cpr./zi; Asclerol 3-4 cpr./zi; vitamina B<sub>1</sub> 3 cpr./zi și vitamina B<sub>6</sub> 1 cpr./zi.

**EMIL DANA** — Craiova: Printre mijloacele mecanice de reeducare neuromotorie, în unele săli de gimnastică medicală se practică mersul cu suspensie în căpăstru Glisson sau pe o șa de bicicletă pe roțile, pentru mobilizarea bolnavului în poziție ortostatică.

**H.G.H.—Deva:** Cu toate riscurile pe care le comportă o astfel de intervenție este bine să vă adresați Clinicii de neurochirurgie a Spitalului nr. 9 (Central) din București.

**I. FILONEANU**—București: Tratatamentul antilambliazic a fost corect instituit și urmat, dar faptul că chisturile de giardia nu au dispărut la 30 zile după terminarea tratamentului s-ar putea datora următoarelor eventualități: coexistența unei alte afecțiuni (hepatită etc.) fără legătură cu parazitoză, în care caz patogenitatea parazitului crește, ori faptul că infestarea parazitărilor este masivă și veche. În acest caz trebuie repetate câteva tratamente pentru distrugerea totală a parazitilor. Poate nu ar fi rău să asociați și Furazolidona, un antiseptic cu acțiune asupra flagelatelor, administrat la adușiți în doze de 4 cpr. a 100 mg pe zi, timp de 7 zile și 2 cpr./zi la copii.

**ATENA** — București: 1) Presupunând că varicele nu sînt prea voluminoase, tratamentul cel mai sigur este metoda sclerozantă cu Moruat de sodiu ori cu Sclerosol (clorhidrat dublu de chinină și uree), numărul de injecții fiind în funcție de extinderea varicelor. Repetarea injecțiilor la 7-8 zile se va continua pînă la obstruarea completă a varicelor. 2) Senzația matinală de amar în gură este un semn de colecistită. Vă sfătuim să beți zilnic, dimineața, un pahar de 200 g ceai de mușetel sau ceai hiperic nr. 2, după care veți sta culcată timp de 1/2 oră pe partea dreaptă; de asemenea Carbicol 3 capsule/zi sau Rowachol, 10-15 picat în timpul meselor principale.

**COSTACHE MARIA** — Lupeni: Drua cite simtem informati, in curind se va pune in comert si un produs romanesc pe baza de fluor. Pina atunci, va recomandam Fluoretten-Law, comprimate continind un amestec de fluoruri — produs farmaceutic care figureaza in indexul produselor farmaceutice de import.

**I. STAN** — Timișoara: 1) Mixtura de ceaiuri este foarte bună și poate fi folosită timp îndelungat fără contraindicații; 2) Citeva plante medicinale indicate în afecțiunile vezicii urinare: cozile de cireș, mătasea de porumb, frunza de merisor de munte (Folium vitis), osul iepurelui, fructul de ienupăr, coada calului. Iată și o formulă: Rp. Rădăcină de osul iepurelui, fructe de ienupăr, frunze de urzică și flori de coada soricelului câte 10 g, troscot și coada calului cite 20 g și frunze de mesteacăn 30 g. Se prepară o infuzie, folosind 1-2 lingurițe la o cană de apă. Se beau două ceaiuri căldute pe zi.

**SIMION MATISONI** — Com. Firdea, jud. Timiș: Ambele volume de educație sexuală sînt epuizate și nu pot fi găsite, eventual, decât prin anticariate ori consultate la o bibliotecă publică. Puteți citi cu folos: „Cartea tinerilor căsătoriți” de dr. Dan Abulius și dr. Alex. Gheorghiu și „Dragostea” de dr. Adriana Deculescu, ambele publicate de Editura Medicală.

**CEO** — Tecuci: Hidrocelul sau vaginita cronică este o inflamație exsudativă a seroasei (invelisul) testiculului, secundară unui traumatism sau unui proces inflamator acut local (orhlepîdidimită?). Lichidul continut, neinfestat nu atinge de obicei testiculul și cordonul spermatic, ci doar epididimul care poate prezenta leziuni de scleroză. Cum lichidul nu se rezoarbe singur decât la sugari și copii și există posibilitatea să crească lent, dar progresiv, se recomandă evacuarea lui, însă nu prin punctia evacuatoare ci pe cale chirurgicală, care dă rezultate foarte bune.

**A. IONESCU** — Focșani: 1) În ateroscleroza arterei aorte, a cărei simptomatologie subiectivă este la început destul de redusă, diagnosticul se pune de cele mai multe ori pe baza examenului radiologic, care arată lărgirea diametrului vasului și opacifierea pereților, însoțită uneori de depuneri calcare; 2) În mod clasic se descriu 3 perioade sau grade în evoluția aortitelor cronice: a) perioada de latență, „mută”; b) perioada aortitei sau de apariție a simptomelor proprii inflamației aortale (fenomene dureroase, angină de piept, accese de dispnee etc.) și c) perioada cardiacă (gradul III) cu apariția semnelor de insuficiență cardiacă.



### DE VORBĂ CU PĂRINȚII

## „O lingură pentru mama... o lingură pentru tata...”

Această veche stratagemă — bine cunoscută de toate mamele care au copii ce nu vor să mănince — este condamnată astăzi de toți medicii pediatri și puericultori. Și cu atât mai mult cînd este vorba de supă.

Căci ce se întîmplă? Copilul, de voie de nevoie, soarbe supa, pentru a face plăcere mamei, dar apoi nu mai mîncîcă felul următor, pe care l-ar fi acceptat dacă ar fi avut stomacul gol. Cineva ar putea, eventual, replica:

— Dar supă este tot ce-i mai bun pentru copil!

Lucrurile nu stau însă așa. Ca toate alimentele diluate, supa nu aduce prea mari foloase unor copii care nu au poftă de mîncare. Ea le umflă doar stomacul fără să le ofere substanțele nutritive necesare. Singurele astfel de elemente pe care le conține supă sînt sărurile minerale, care pot fi înlocuite însă cu ușurință prin carne, brînzeturi, legume verzi și fructe.

De fapt, supă nu este necesară nimănui. Dimpotrivă. În afară de faptul că umflă stomacul și taie pofta de mîncare, ea mai are un curus: se digerează mai greu decît se crede, din două motive. În primul rînd este înghițită fără să fie mestecată, ceea ce înseamnă că intră în stomac fără a fi amestecată cu saliva. Or, saliva conține un ferment numit amilază, indispensabil pentru a începe, încă din gură, transformarea alimentelor. Fără acest ferment, alimentele ajung în stomac insuficient pregătite și rămîn acolo mai mult timp.

Al doilea motiv este că supă, ca și toate alimentele lichide, dizolvă sucurile digestive din stomac, ceea ce încetinește mult digestia.

Ar fi desigur absurd ca, avînd în vedere cele de mai sus, să spunem că supele dau naștere la indigestii, dar nu e mai puțin adevărat că ele sînt vinovate de somnolență și de senzația de greutate pe care o simțim uneori după masă.



Fără cuvinte

Sînt, însă, aceste inconveniente compensate într-o anumită măsură de un aport considerabil de vitamine, pe care le-ar conține supele? Răspunsul este, din nou, nu, căci supele conțin cantități destul de mici de vitamine. O supă este cu atât mai bună cu cît a fiert mai mult, dar în acest caz cea mai mare parte a vitaminelor a fost distrusă!

Și în orice caz, stimați părinți, puteți fi siguri că supele conțin mult mai puține vitamine decît un măr crud sau copt, atît de agreate de copiii dv.!

### ORIENTĂRI NOI

## Bolile cardiovasculare și mediul ambiant

La începutul secolului nostru bolile cardiovasculare erau rare; acum, însă, ele sînt principala cauză de decese în țările foarte industrializate, unde pricinuesc circa 50% din mortalitatea generală. În special procentul mortalității prin boala coronariană a crescut mereu în ultimele decenii, în timp ce aceeași boală nu se întîlnește niciodată la populațiile primitive, care nu au (sau au prea puțin) contact cu civilizația industrială.

S-a încercat a se explica fenomenele prin intervenția a diverși factori ca: modul de alimentație, procentul de lipide sanguine, lipsa de activitate fizică, tulburări genetice, fumatul, tensiunile psiho-sociale, fără însă ca rezultatele obținute pînă acum să fie concludente. Infarctul miocardic și ateroscleroza par a fi legate de dezvoltarea tehnologică, dar etiologia și patogenia lor nu sînt încă bine cunoscute.

Acum, atenția cercetătorilor este concentrată asupra unui alt factor, și anume dezechilibrul așa-numitelor oligoelemente — metale și metaloide existente în organismul uman în cantități foarte mici — care ar putea juca un rol important în etiopatogenia bolilor cardiovasculare și care se află în raport direct sau indirect cu situația geografică a diferitelor grupuri de populație și cu modul lor de dezvoltare economică.

Se crede astfel că la indivizii care lucrează în medii geochimice diferite, absorbția unor elemente poate fi mări-

esculap  
esculap esculap  
sculap esculap escula  
ilap esculap esculap escu  
esculap esculap esculap  
culap esculap esculap escu  
p esculap esculap esculap e  
sculap esculap esculap escula  
lap esculap esculap esculap e



tă sau micșorată în funcție de compoziția mediului înconjurător. Activitățile umane care modifică echilibrul sărurilor minerale sînt foarte multe în epoca noastră: poluarea aerului și a apei, irigațiile, tratarea chimică a apei și a produselor alimentare, utilizarea preparatelor chimice în scopuri agricole etc. Avînd în vedere rolul important pe care îl joacă unele oligoelemente în multe procese biologice, nu li s-ar putea atribui oare și o anumită influență asupra funcției cardiovasculare? s-au întrebat o seamă de cercetători. Variațiile de origine geografică ar putea deci duce la diferențe naturale sau provocate ale echilibrului substanțelor minerale în mediul înconjurător.

Trepat, în ultimii ani s-au adunat și dovezi patologice și experimentale în sprijinul acestei teorii. Astfel, s-a observat că populațiile predispușe la ateroscleroză și infarct miocardic, cum sînt cele din S.U.A., prezintă concentrații tisulare de crom mult inferioare celor găsite la populațiile africane și asiatice, mai puțin expuse la afecțiuni coronariene. Această mică concentrație de crom s-ar putea datora unui consum excesiv de zahăr și de alte alimente rafinate care, în afară de faptul că nu conțin crom, sporesc și excreția urinară a acestui oligoelement, prezent în organismul uman într-o cantitate totală de abia 0,0066 g!

În același timp s-a mai constatat că variațiile geografice ale incidenței hipertensiunii arteriale ar corespunde cu variații ale concentrației renale de cadmiu. Unele modificări subite și rapide cum sînt creșterea procentului seric al nichelului și manganului observate la bolnavii atinși de cardiopatie ischemică ar îngădui diagnosticarea stării de preinfarct miocardic.

Studiile făcute în mai multe țări au arătat, de asemenea, că mortalitatea prin boli cardiovasculare — în special infarctul miocardic — ar fi invers proporțională cu duritatea apei de băut. Date culese în mai multe orașe din Anglia și Țara Galilor par să sprijine ideea că procentul de mortalitate prin boli cardiovasculare a scăzut în locurile unde apa a devenit mai dură și, dimpotrivă, a crescut acolo unde apa a devenit mai dulce. Dar mortalitatea prin aceste boli ar fi în legătură și cu natura terenurilor, oligoelementele minerale filtrate prin sol și roci exercitînd o anumită influență asupra funcției cardiovasculare prin intermediul apei și al alimentelor naturale, ceea ce ar lămurii și variațiile geografice ale predispoziției unor populații la afecțiuni cardiovasculare.

Mai mult, s-ar părea că și aerul ar putea fi o sursă importantă de oligoelemente în unele regiuni, fie prin inhalarea directă, fie prin contaminarea apei și a produselor alimentare.

Legătura dintre hipertensiunea arterială și oligoelementele metalice a fost observată și în cursul unor experimente pe un lot de șobolani. Adăugînd cadmiu în cantități extrem de mici în hrana și apa lor, s-a provocat în mod constant o creștere a tensiunii arteriale.

Toate concluziile pledează, deci, pentru acțiunea biologică pozitivă sau negativă a mediului înconjurător asupra inimii și vaselor sanguine, concentrația tisulară sau renală a unor oligoelemente minerale marcînd diferențe semnificative după anumite regiuni etnografice, ceea ce ar explica procentul mai ridicat de boli cardiovasculare la nord-americani și europeni în comparație cu cel al africanilor și asiaticilor.



ALGERIA

# Tuaregii din Hoggar

După o jumătate de oră sau o oră de zbor, plecând din capitala Algeriei, am trecut Atlasul înzăpezit. Dincolo de el începe Sahara.

Aceasta nu e alcătuită, însă, cum se crede de obicei, numai din nisip și dune de la un capăt la altul. În nord se întinde ramada (pustiul de piatră, slab vălurit, cu oaze puține) trandafir și portocalie; mai departe, spre sud, zona capătă o culoare gălbuie, căci de acolo începe nisipul. Nisipul capătă formă de dune, apoi se adună în coline, care se unesc și formează munți. De la un capăt la altul numai nisip gălbui și cer incolor. Nici o altă culoare, nici o ripă, nici o vale.

La un moment dat, însă, pe fundalul gălbui se ivesc niște pete alb-argintii care par lacuri. Dar sînt porțiuni acoperite cu săruri, care treptat-treptat se unesc într-o mare pată albă, formînd un deșert sărătos. Am aflat că ornitologi francezi, care studiază păsările migratoare, au stabilit că circa o treime din rîndunelele care vin în fiecare an din Africa Centrală spre Europa, peste Sahara, mor acolo. E vorba deci de straturi de sare cu miliarde de schelete de rîndunele...

Avionul continuă să duduie la o altitudine de 2000 de metri și deodată vezi pămîntul nu numai sub aripi, ci și deasupra: sînt munți. Dar nu obișnuiți cum îi știm noi, nu lanțuri muntoase, ci o fantastică aglomerare de blocuri dreptunghiulare ca niște zgîrie-nori, cu înălțimi de circa 3000 de metri, care nu sînt însă legați între ei, ci despărțiți de niște hăuri negre.

E masivul Hoggar. Sumbrou, inospitalier ținut, parte integrantă a Saharei unde există totuși mai multă apă și deci viață. Ca atare, noaptea urlă șacali, pe nisip se întipăresc urme de hiene și linii sinuoase lăsate de șerpi, prin văi aleargă gazele grațioase, iar pe stînci se cațără mufloni. Păsări aproape că nu există.

Lîngă Tamanrasset, „capitala” Hoggarului, pe fundalul întunecat al munților încep să ia naștere „riuri” de nisip alb și gălbui, care „curg” pe fundul unor crăpături adînci. Nu s-ar putea spune, însă, că ele înviorează peisajul. Dimpotrivă, accentuează și mai mult contrastele; alături de albul orbitor al nisipului, negrul pare și mai intens.

La un moment dat avionul începe să descrie volute deasupra pistei, căci nu poate ateriza dintr-o dată. Pe minuscula ciădire a aeroportului se poate citi: „Tamanrasset, 1370 m deasupra nivelului mării...” Ajunsesem deci la țintă. După 13 ore de zbor.

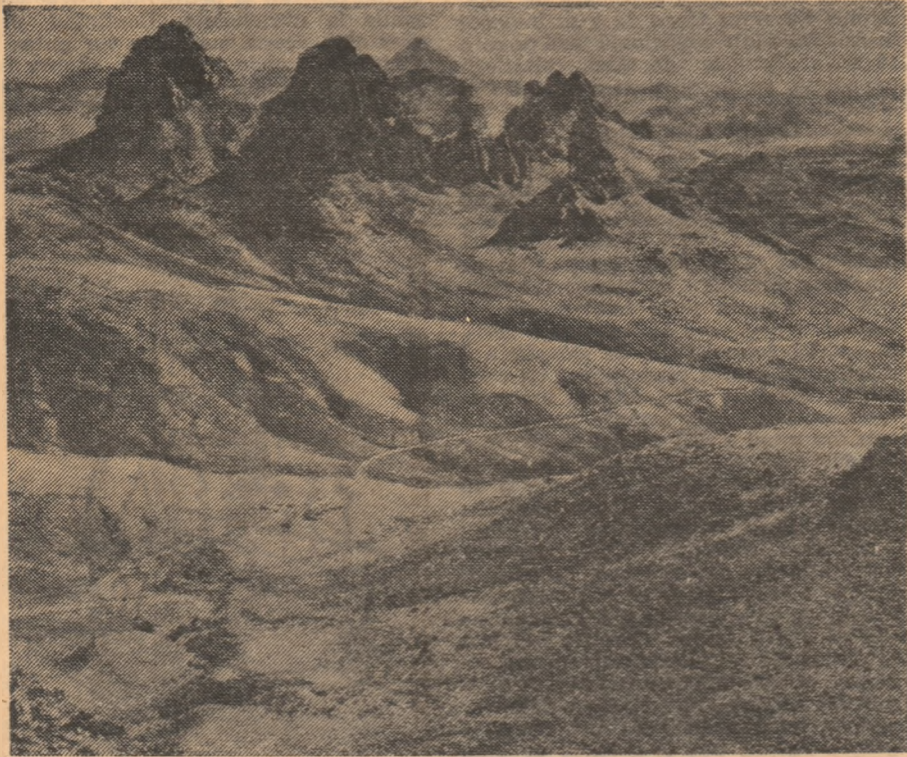
La Tamanrasset l-am cunoscut mai întîi pe Georges Vitel, un geolog tipic. Înalt, slab, musculos, fără nici un gram de grăsime suplimentară în corp. Miinile-i sînt acoperite de zgîrieturi și cicatrice. Genunchii juliți. Nasul roșu se cojește. Buzele i-au crăpat. E ras în cap. Se cațără în munți ca o capră. În spate poartă un rucsac greu, pe umăr o geantă uzată, cu hărți și fotografii luate din avion, pe piept un aparat fotografic, iar în mînă un ciocan.

Georges Vitel lucrează în Hoggar de aproape doi ani, mai exact de două iarni (pentru că acolo se lucrează numai iarna, dat fiind că vara e prea cald). Are la dispoziție o mașină pentru orice teren, echipament complet pentru munca în deșert și două ajutoare: un mecanic francez și un tuareg, pe nume Taula.

După ce a absolvit facultatea de ge-

logie, Georges a lucrat în Alpi. Cînd a împlinit 25 de ani (vîrsta încorporării în Franța) trebuia să facă (la alegere) doi ani de armată sau să lucreze trei ani ca profesor de specialitate în Africa. Georges a ales Algeria și a devenit asistent la catedra tinărului și energicului profesor Jacques Fabriesse. Dar după două luni, Fabriesse i-a dat o temă de rezolvat, o mașină și binecuvîntarea pentru Sahara. De atunci Georges umblă prin Hoggar.

Intr-o seară, Georges m-a poftit să beau un ceai verde preparat dintr-o iarbă deosebit de parfumată. Am străbătut cîteva străzi întunecoase și pustii. Farurile galbene ale mașinii noastre lunecau încet pe căsuțele scunde, cafeniu-roșcate, fără ferestre, împrejmuite de ziduri înalte de aceeași culoare. Nici țipenie de om pe stradă. La un moment dat am ajuns într-o fundătură și am oprit lîngă o căsuță, care aducea mai degrabă cu o magazie. Acolo locuia Taula, muncitor, bucătar și călăuză credincioasă a lui Georges. Înăuntru era întuneric. Numai cărbuniș incinși din mijlocul încăperii luminau slab pereții de lut. În jurul jericului se aflau patru inși înfășurați în burnusuri. Pe cap aveau turbane negre. La salutul nostru, tuaregii — care ședeau pe podea — a-



Peisajul insolit al Hoggarului

Înclinat mai întîi tăcuți din cap, apoi ne-au răspuns amabil, în limba lor guturală. Ne-am așezat pe un frumos covor tuareg care servea drept așternut pentru capul familiei și n-am mai scos un cuvînt. Așa trebuia, ca să ne putem cerceta unii pe alții în tîhnă.

Gazda s-a arătat ospitalieră. Georges mi-a spus că mai întotdeauna în casa lui Taula șed în jurul focului cîteva inși, care beau ceai tare și discută. Toți fac parte din același trib. Toți poartă același nume de familie. Tribul are 60—100 de membri și toți sînt rude cu Taula.

Nici acum nu se știe exact ce sînt tuaregii. Există o ipoteză care afirmă că ar fi berberi, dar alți specialiști cred că ar fi o ramificație romană asimilată de berberi. Foarte înalți, zvelți, uscățivi și musculoși, tuaregii au pielea închisă la culoare ca europeanii puternic bronzați. Sînt nomazi sau, mai exact, duc o viață seminomadă. În afară de Tamanrasset, mai au cîteva așezări, în cea mai mare parte cu căsuțe de lut cu pereți groși fără ferestre, care-i apără bine de arșiță. Astăzi ar fi, se pare, 10000 de tuaregi. La Tamanrasset locuiesc 3000. Ceilalți sînt răspîndiți prin Sahara centrală. Pasc cămile, catîri de deșert, berbeci și capre costelive, vînează gazele și mufloni. Lumea lor se rezumă la Hoggar.

De la Tamanrasset drumul trece printr-o vale acoperită cu un strat gros de nisip. Am străbătut timp de trei zile zona unde lucrează Vitel; ziua nu era prea cald: 30°—35°. Dar noaptea termometrul cobora de obicei la minus

5—7° și uneori chiar pînă la minus 10—12°. Ziua părea că soarele lumina de pretutindeni. Nu era o arșiță insuportabilă, dar umiditatea era, cum mi se spusese la stația meteorologică din Tamanrasset, aproape nulă. Din această cauză mucoasa nazală, gura, gîtul, se usucă cumplit.

În schimb noaptea n-am înghețat nicăieri ca acolo. Vîntul te pătrunde pînă la oase. Desigur, călătorul s-ar putea încălzi în jurul unui foc, dar în pustiu nu e de fel ușor de găsit combustibil.

Nisip și pietre. Pietre și nisip. Nisip sub picioare, nisip în ghețe, nisip în buzunare, nisip în sacul de dormit, nisip scîrțîind în dinți. Și pietre. Negre sau cafenii-roșcate strălucind în soarele orbitor. Stînci de piatră. Munți de piatră. Morminte din piatră. Ba, s-ar zice că și tuaregii sînt și ei din piatră; umblă desculți pe nisipul încins și tot desculți merg noaptea pe nisipul mai rece decît zăpada.

Probabil că extrem de grele condiții în care trăiesc îi călesc, le dau rezistența pietrei. Tuaregii trăiesc de mii de ani în Hoggarul de piatră. Cîți n-au încercat să-i supună? Și fenicienii din răsărit, și vijelioșii călăreți arabi din nord, și negrii din sud. Iar din apus a venit pe mare cei mai primejdioși dușmani: europenii și americanii. Erau mai puternici și mai perzivi decît toți.

Se spune că mindria e o trăsătură națională a tuaregilor. Albii au înțeles se pare acest lucru și n-au luat tuaregii în robie. N-au luat pentru că aceștia nu rezistau în captivitate. Mii de ani ei au dus o luptă crîncenă cu natura și au această luptă în sine. Nu puteau trăi în sclavie și... mureau.



— Potolește-te dragă, nu sîntem primii care cuceresc Everestul!

BARBADOS

# Zgîrie-nori și cocioabe

S-ar zice că la țarmul insulei Barbados briza mării nu cunoaște odihnă, căci foșnetul frunzelor amuțește pentru o clipă doar în zori; o dată cu răsăritul soarelui, însă, briza începe iar să adie încrețind oglinda albastră a oceanului spre bucuria înotătorilor. Numai trunchiurile încovoiate ale palmierilor care cresc chiar lîngă apă atestă că țarmul cunoaște și vînturi mai puternice, mai aspre decît plăcuta briză.

Viața micii fișii de uscat scăldată de apele Atlanticului și Mării Caraibilor s-a depănat încet și molcom, ca valurile unei lagune ferite de vînt, multă vreme și după ce marinarii de pe caravelele lui Columb au dat insulei numele de Barbados.

Mai întîi în insulă s-a cultivat tutun, apoi s-a născut ideea creșterii trestiei de zahăr. Atunci, însă, în golfurile liniștite ale Barbadosului au început să ancorage galere cu calele pline ochi de sclavi.

Sclavii s-au răscolat deseori, dar orice răzvrătire împotriva asupritorilor era reprimată sălbatic. Cum se temeau totuși de cei pe care îi oprimbau, asupritorii au început să construiască fortărețe și să instaleze pe zidurile lor tunuri. La începutul secolului XVIII, în mica insulă erau astfel 22 de forturi.

Abolirea sclaviei n-a adus libertate tuturor insularilor, ci a schimbat numai natura dependenței lor față de cei care mai înainte le erau stăpîni. Și au trebuit să mai treacă peste 130 de ani pentru ca deasupra coloniei engleze Barbados să fluture drapelul albastru-auriu cu un trident negru în mijloc, steagul noului stat independent. Dar cu toate că formal și-a dobîndit independența, interesele coroanei britanice sînt și acum reprezentate în insulă de un guvernator general.

Mica țărișoară are de înfruntat multe probleme, și în primul rînd de ordin economic. Producția de zahăr și rom continuă să fie principalele ramuri agricole; în rest se importă aproape totul.

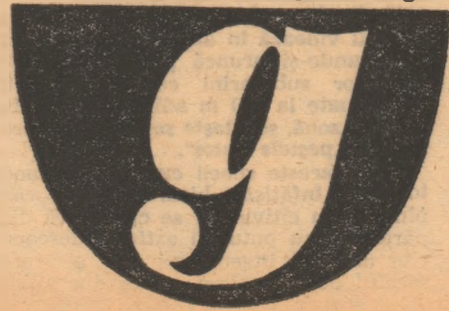
Cine descinde pe aeroportul din Bridgetown nu are senzația că se află într-o insuliță cu o lungime de 21 de mile și o lățime de 14 mile, ci într-o capitală europeană. Marea și moderna clădire a gării aeriene e luminată feric. Funcționarii cu vestoane albe și pantaloni negri cu lampas roșu rezolvă foarte repede formalitățile vamale. Insularii cred că toți străinii care vin acolo o fac numai spre a se odihni și distra. De altfel, Barbados oferă toate condițiile pentru asta. De aceea insulița e vizitată anual de circa 150000 de turiști (populația băștinașă se cifrează la 250000 de locuitori). Așa se explică boomul înregistrat de industria turismului. În schimb, viața băștinașilor este plină de griji și lipsuri.

Cele mai bune terenuri de pe țarm sînt ocupate de hoteluri și pensiuni. La Bridgetown, capitala insulei, ele alcătuiesc parcă o stradă nefîrșită, care amintește de un jgheab uriaș pe care se scurg șuvoaie de turiști. Companiile și băncile străine preferă să construiască hoteluri și terenuri pentru golf decît întreprinderi industriale, să facă speculă cu terenuri, să controleze comerțul. Băncile țin practic în mînă toată economia insulei. Dar la numai 50 metri de litoral, populația săracă a insulei locuiește în căsuțe de lemn și muncește din zori și pînă-n noapte.

Valeri Zakrutkin

G. Zafesov

globul  
globul globul  
globul globul globul  
globul globul globul globul  
globul globul globul globul  
globul globul globul globul  
globul globul globul globul  
globul globul globul globul













## Fiicele regelui Lear

Se știe că regele Lear a avut trei fete. Cele mari, Goneril și Regan, erau perfide și rele și au pricinuit multă durere părintelui lor, împingându-l pînă la urmă la nebunie și la moarte. În schimb cea mică — buna Cordelia — este de trei secole și jumătate un simbol al devotamentului filial.

Intrebarea: cum de se întîmplă ca în aceeași familie copiii să fie atît de diferiți, rămîine însă în picioare și astăzi.

Cînd ne mirăm: „De ce oare?”, ne gîndim nu la datele cu care, mai generos sau mai zgîrcit, i-a înzestrat natura; e firesc ca fiecare copil să aibă caracterul, temperamentul, înclinațiile sale. Nedumerirea vizează calitățile o-menești pe care le insuflă și le dezvoltă familia.

„Cum se poate — se tînguiește cîte o mamă. Am doi băieți: unul e bun, delicat, atent; celălalt nu se gîndește decît la el și nu-i pasă de nimeni, chiar de ar fi să se scufunde lumea în jurul lui. Și doar i-am crescut la fel!”

Înainte de a încerca să răspundem parțial la întrebare, să revedem „da-

Sau: la primul copil, părinții și-au supravegheat fiecare pas, fiecare gest, pentru a fi un exemplu. După mai mulți ani, cînd s-a născut al doilea copil, părinții, oboșiți sau pur și simplu uitînd de prima experiență reușită, au schimbat metoda; și mica făptură a devenit zeul și tiranul lor.

În acest caz, cum am arătat, părinții au schimbat metoda. Dar cînd n-o schimbă?

Niște cunoscuți de-ai mei au doi băieți. Cînd a început să meargă la școală, cel mare a devenit brusc de necunoscut. Nu exista situație în care să nu-și dea părerea, le știa pe toate, nu se mai putea plasa un cuvînt de răul lui. Cum discuțiile moralizatoare au rămas fără efect, părinții și-au amintit de un cunoscut care se purta cam ca băiatul lor, fapt pentru care îl și evita. Dar în numele unui scop educativ și-au călcat pe inimă și l-au pofțit. Musafirului i-au fost create toate condițiile, astfel încît toată seara nimeni n-a apucat să deschidă gura. Nici chiar micul amfizion. După a treia vizită aces-



O familie fericită

tele problemei”, care pot fi enunțate astfel: una și aceeași familie, copiii nu seamănă. Și greșeala ne sare în ochi imediat.

Indiferent cîți copii sînt într-o familie: doi, trei sau mai mulți — fiecare se naște și crește într-o ambianță familială sensibil schimbată față de precedentă.

Ne schimbăm în primul rînd noi părinții. Anii și experiența, succesele și eșecurile, durerile și bucuriile nu trec fără a lăsa urme. Devenim alții. Mai buni sau mai răi, nu despre asta e vorba acum. Așa încît e normal să se schimbe și relațiile în familie: astăzi ele sînt puțin altfel decît au fost ieri și decît vor fi mâine.

Mai departe. Cu ivirea fiecărui copil, familia își sporește efectivul. Diferența cantitativă devine apoi și una calitativă. Apar noțiuni noi: „cel mare”, „cel mic”, se redistribuie rolurile și obligațiile, se introduc alte reguli. Așadar, familia nu este niciodată „una și aceeași”. Asta pentru a răspunde celor convingși că simpla prezență a celorlalți părinți garantează o educație identică a copiilor. Iată că nu garantează!

Dar să exemplificăm. La primul copil, întreaga familie a gravitat în jurul lui, crescînd un monstru de egoism. La al doilea, și-a luat seama, s-a stăpînit și a dat societății un om normal.



ta a înțeles cîte ceva și și-a întrebât părinții cu voce sugrumată:

— Oare și eu sînt la fel?

Rezultatele acestei metode au întrecut toate așteptările. În schimb, cînd a fost vorba să o aplice la băiatul mezin, care a pornit pe aceleași urme, cunoscuții mei n-au putut obține nimic. Nenea invitatul și puștiul au găsit un limbaj comun chiar de la prima întîlnire. E adevărat că uneori trebuiau să se mulțumească să vorbească în duet, dar asta nu-i deranja prea tare. Important e că vorbeau tot timpul. Iată, deci, că metoda „verificată” în primul caz a eșuat în cel de al doilea. Ba, pe deasupra, părinții sînt acum nevoiți să-l mai și susțină pe „nenea”, care a devenit un obișnuit al casei.

Educația nu este un proces nediferențiat. Ea cere noi eforturi în cazul fiecărui copil. Aceleași metode nu duc întotdeauna la aceleași rezultate. Trebuie găsite alte cuvinte, alte exemple, alte metode. Acesta-i caracterul creator al procesului educativ.

Unele materiale se prelucrează ușor, altele mai greu: depinde de meșter ca fiecare din ele să fie frumos în felul lui. Indiferent dacă ne place ori nu, eforturile nu pot fi aceleași.

Și nu-i exclus nici ca cele două fiice mari ale regelui Lear să nu fi semănat cu sora lor mezină numai din vina celor care au fost în preajma lor. E adevărat că atunci Shakespeare n-ar mai fi scris tragedia „Regele Lear” și arta universală ar fi pierdut. Dar dacă ar fi în viață mai puține tragedii de acest fel, oamenii ar avea numai de cîștigat.

Bella Leonidova

### CALEIDOSCOP SPORTIV

## Olimpice și unice

• Scrima este un veteran al olimpiadelor. Dar printre sabrierii și floretiștii



care și-au împărțit laurii olimpici numele cubanezului Albertson ocupă un loc deosebit. Reprăzentantul Cubei a fost primul și ultimul campion la scrimă eu... bețe. Performanța a fost realizată la a III-a ediție a Jocurilor Olimpice.

• La a VII-a Olimpiadă, gimnastul francez Henri Seguin a cucerit medalia de aur la proba de sărituri la cal, sărind nu de-a latul aparatului, ci... de-a lungul.

• Unică este și performanța săritorului în apă american William Dickey. La cea de-a III-a ediție a Jocurilor Olimpice el a fost cel mai bun săritor de la trambulină... în lungime. Rezultatul lui a fost de 19 metri și 5 centimetri.

• Tirul cu arcul a figurat de multe ori în programul olimpiadelor și nu va lipsi nici la apropiata ediție a lor. Dar numai o singură dată sportivii au avut voie să ochească în ținte vil. Asta s-a întîmplat în 1900, la Paris, gazda celei de-a II-a Olimpiade.

### CORESPONDENȚĂ SENTIMENTALĂ

## Cititorii între ei

Gheorghe Emilian, Piața Romană nr. 9, scara E, etaj 8, ap. 40, București. Scrisoarea dumneavoastră ridică o problemă de principiu: o corespondență o dată angajată trebuie purtată cu seriozitate. Nimeni nu e obligat să scrie, dar dacă o face (de bună voie) e de dorit să-și respecte interlocutorul. Dumneavoastră citați citeva nume de tineri „care deși nu-și dau adresa, totuși încheie scrisoarea cu „Aștept răspuns”. Dar unde, dragi tineri?” Aveți dreptate, glumele deplasate sau neglijența sînt deopotrivă condamnable.

Margareta Brucker, Pitești: Regretăm că și de data aceasta trebuie să vă spunem același lucru: rugămîntea dumneavoastră depășește posibilitățile noastre. Nu avem adrese ale unor tineri din alte țări și în general nu deținem adrese, cu excepția celor pe care le publicăm în această rubrică. Dar nepoata dumneavoastră se poate eventual adresa publicațiilor pentru tineret Komsomolskaia Pravda (str. Pravda nr. 24, Moscova A-47) sau Iunosti (str. Gorki nr. 32/1, Moscova 103006) cu toate șansele de a stabili legăturile dorite. Felicitînd-o pentru strălucitele rezultate obținute pînă acum, îi dorim același succes și mai departe.

„Mă numesc Ilie Romulus Lupulescu, am 23 de ani, sînt student, locuiesc în București, str. Știrbei Vodă nr. 128, sector VII. Aș dori să corespundez cu tineri și tinere din întreaga țară pe teme de filozofie, știință, literatură, prietenie și în general despre frămîntările tineretului din zilele noastre”.

### POȘTA REDACȚIEI

Un grup de salariați de la O.I.T.-Predeal: Vom publica, în cuprinsul acestei pagini, un articol pe tema sugerată de dumneavoastră. Este, într-adevăr, o propunere binevenită. Vă mulțumim pentru bunele aprecieri și urările pe care ni le adresați.

Petre Danciu, Întreprinderea de foraj Arad, comuna Zădăreni, județul Arad: Ne pare foarte rău că nu putem satisface rugămîntea unui vechi cititor ca dumneavoastră, dar nu cunoaștem adresa lui Kirk Douglas. Și în general nu comunicăm adrese de actori.

dialog  
dialog dialog  
dialog dialog dialog  
alog dialog dialog dialo  
og dialog dialog dialog a  
dialog dialog dialog dialog  
log dialog dialog dialog di  
dialog dialog dialog dialog  
og dialog dialog dialog dial



### ÎNTREBĂRI ȘI RĂSPUNSURI

Vreți să aflați ceva și enciclopediile pe care le aveți la îndemînă nu vă dau răspunsul? Vă invităm să ne adresați nouă întrebarea dv. mai ales dacă ea este de interes general.

## Universitatea Lomonosov

I.

Cîte încăperi are Universitatea Lomonosov din Moscova?

M. Cristea  
București

R.

Foarte multe. Atît de multe, încît pe bună dreptate ghizii spun că dacă un nou-născut ar locui în fiecare zi în alta încăpere, cînd le-ar termina pe toate el ar fi un om bătrîn.

Nu mai clădirea centrală — care are 31 de etaje și 240 m înălțime — numără 22 000 de încăperi. În ultimii ani s-au construit însă și multe clădiri noi care se înglobează în vastul complex arhitectonic.

Universitatea Lomonosov are 168 de amfiteatre, 1 700 de laboratoare, cîmine cu 5 755 de camere pentru studenți și candidații în științe și 184 de camere pentru corpul didactic, săli de lectură, săli de sport, un bazin închis pentru înot, o casă de cultură a studenților cu o capacitate de 700 de locuri, o sală de spectacol cu 1 500 de locuri, o editură, două tipografii. În afara bibliotecii centrale (cu circa cinci milioane volume), fiecare facultate are propria bibliotecă, apoi cabinetele de lucru, muzee și alte săli.

I.

Cum se identifică o vioară Stradivarius?

Nardj F. N.  
Bacău

Vă rog să-mi comunicați ce semnificație are inscripția „Antonias Stradivarius, Cremonensis, Faciebat Anno 17” din interiorul viorii pe care o am?

Petre Popescu  
București

R.

Autenticitatea renumitelor viori poate fi stabilită de specialiști prin expertiză. La noi, astfel de expertize se fac la Filarmonica de Stat din București.

Cu mici variante, asemenea inscripții figurează pe toate viorile construite de celebrul lutier și indică proveniența lor — cu condiția, evident, ca inscripțiile să fie autentice.