

Proletari din toate țările, uniți-vă!

# FLACĂRA

# 48

SAREA POLICROMĂ

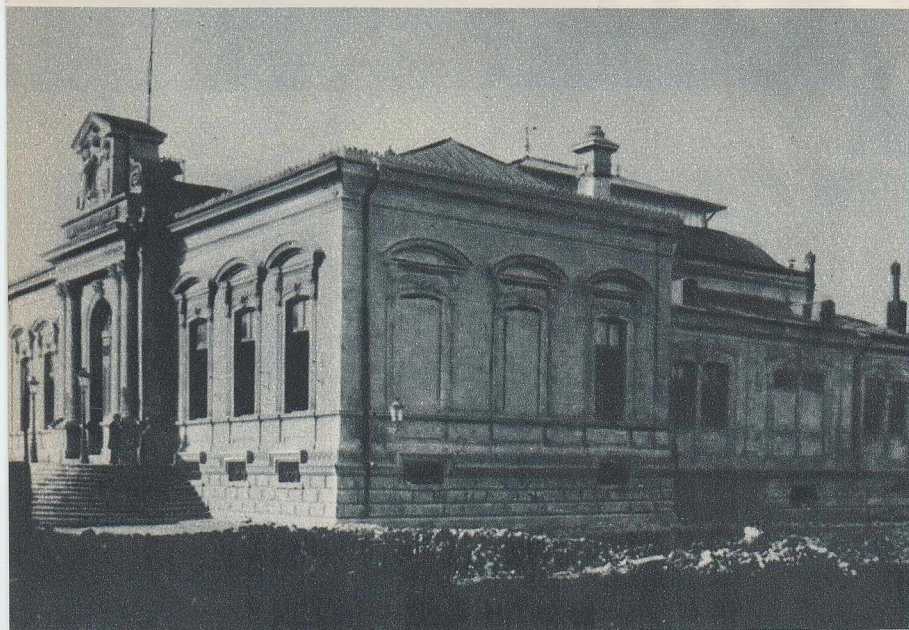
CHARLES CHAPLIN:  
ISTORIA VIETII MELE (III)

„Opera de trei parale“

Anul XIII nr. 48 (496) — 28 noiembrie 1964







Vedere a vechiului local al Casei de depuneri și economii. Clădirea a fost construită în anii 1874-1875, dar în 1895 a fost dărîmată, în locul ei fiind construit, în perioada 1896-1900, palatul în care funcționează astăzi centrala Casei de economii și consemnațiuni.

**F**iecare al treilea cititor al însemnărilor de față poartă în buzunarul hainei un libret C.E.C. Fiecare al treilea cetățean al țării este posesorul unui asemenea libret. Mai exact: la ora actuală, cînd se celebrează 100 de ani de existență a Casei de economii și consemnațiuni, numărul deponenților la C.E.C. este de 5,5 milioane.

Și acum puțină istorie. Alexandru Ioan Cuza care a semnat actul de naștere a primei case de depuneri și economii din țara noastră — instituție pentru care au pledat o seamă de figuri proeminente ale mișcării pașoptiste, N. Bălcescu, M. Kogălniceanu, Ion Ionescu de la Brad, C. Bălcescu — cerea guvernului ca țara să fie dotată „cit mai în grabă cu o asemenea folositoare instituție”. Înființată pentru „a provoca, a păstra, a face producătoare și a strînge economiile cele mai neînsemnate ale claselor muncitoare”, Casa de depuneri și economii avea și altă menire: să înlăture formele creditului cămătăresc, să ajute la dezvoltarea economiei naționale, să contribuie la finanțarea construcției în diverse ramuri.

Numai că țelurile acestea nobile au rămas, decenii de-a rîndul, vise.

Casa de economii și consemnațiuni și-a dovedit prezența activă și binefăcătoare — atît pentru omul muncitor, cît și pentru stat — abia în anii puterii populare. Sînt multe și elocvente mărturii în acest sens. Statisticile arată că la sfîrșitul anului 1938 numărul total al deponenților la C.E.C. era de 321.000. Dintre aceștia doar 11.600 erau muncitori. Să nu mai vorbim de țărani. Din milioanele de lucrători ai pămîntului din acea vreme, abia 5.800 aveau librete C.E.C. Nu trebuie uitat un amănunt: din cei 5.800 deponenți la C.E.C. din lumea rurală, mulți erau „țărani” cu palmele albe.

Așadar, două cifre: 321.000 și 5.500.000. Ele spun mult: arată două moduri de orînduire, două chipuri de a munci, două fețe ale nivelului de trai.

Fiindcă sîntem la capitolul cifre, să mai amintim cîteva. Ele privesc ritmul creșterii rețelei de unități C.E.C. În 1955 aveam în toată țara 2.611 asemenea unități; la sfîrșitul lui 1963 numărul acestora s-a ridicat la 8.537. Ce demonstrează aceste cifre? Că în România socialistă acțiunea de economisire a căpătat proporții de masă. Fiesc. Economisești cînd ai, că din nimic sau din foarte puțin nu poți economisi.

Azi putem vorbi, pe întemeiate motive, de o educație în spiritul economiei. De ce? Fiindcă puterea populară a asigurat acțiunii de economisire condiții de dezvoltare. Economia națională s-a dezvoltat, venitul național a crescut — fapte care au permis un amplu program de măsuri menite să ridice nivelul nostru de trai.

C.E.C.-ul te-ndeamnă să-ți depui banii ce-ți prisosesc pentru ca aceștia să „umble” în folosul țării și să aducă dobîndă deponatorului; ba poți să ai și noroc, că n-duce anul ce aduce tragerea la obligațiile C.E.C.

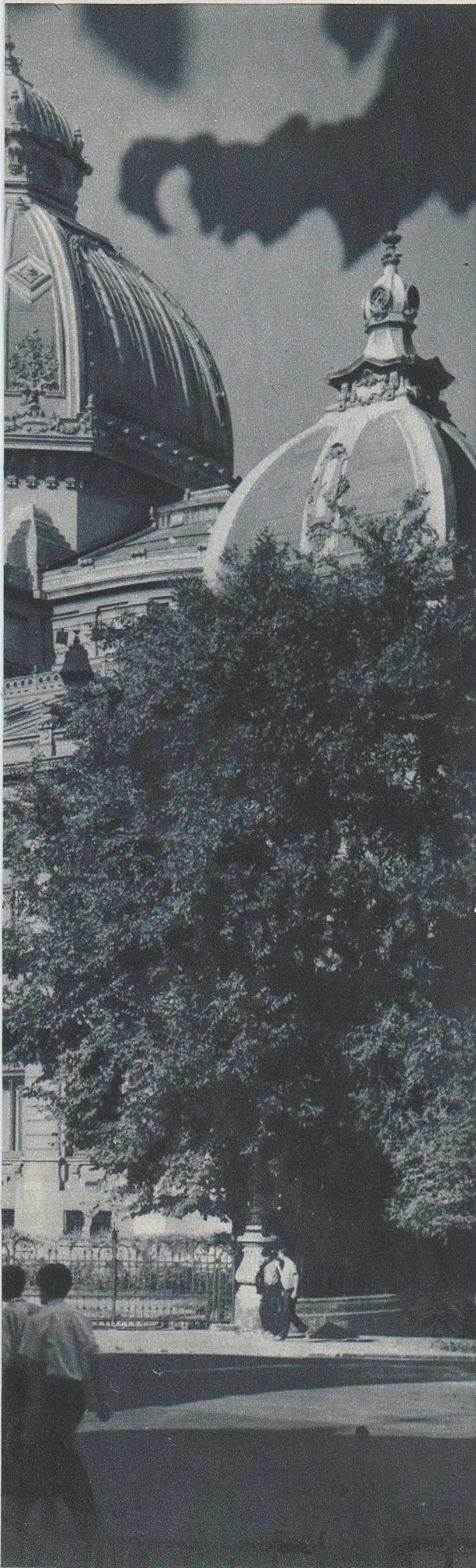
Acum, cînd își celebrează 100 de ani de la naștere, C.E.C.-ul are mulți prieteni: 5,5 milioane. O să aibă și mai mulți, de la prîslea pînă la moșneagul octogenar.

George CIUDAN





# DE ANI

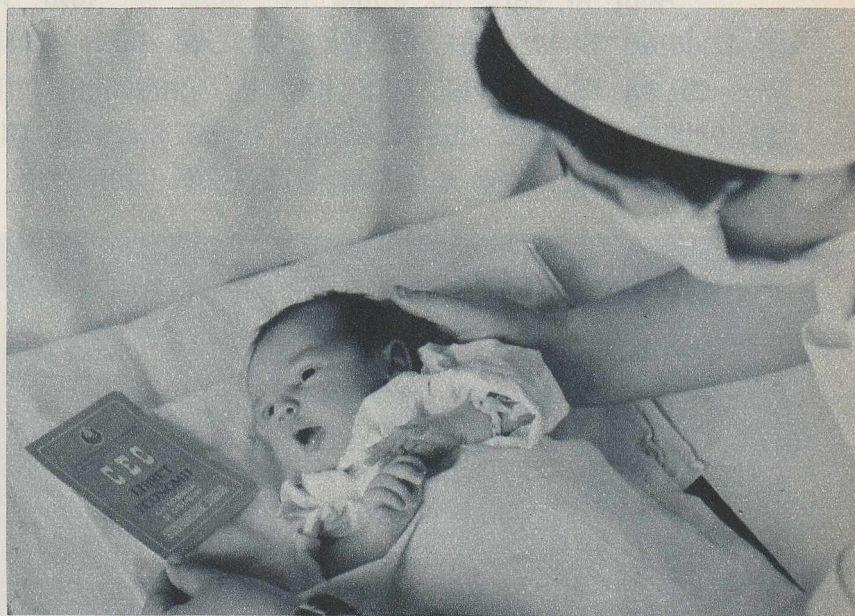


Actualul local al  
Casei de economii  
și consemnațiuni  
din București.

Darul C.E.C.-ului –  
un libret cu o de-  
punere inițială de  
100 de lei – pen-  
tru toți copiii din  
țară născuți la 24  
noiembrie 1964.

Abia l-au învățat  
pe „a” și pe „i”, și  
nu pot încă să-și  
completeze singuri  
foile de depuneri la  
C.E.C.

Deponenți de toate  
vârstele.





„Ne aflăm sau nu în pragul unei ere a maselor plastice?” Nu e prea îndepărtată vremea cînd întrebarea aceasta mai primea încă răspunsuri contradictorii din partea oamenilor preocupați de viitorul științei. Acum 15-20 de ani, publicațiile de specialitate prezentau nylonul ca pe o „noutate senzațională, cu perspective de a revoluționa industria”, în timp ce, în coloanele aceluiași publicații, unii sceptici refuzau, puș și simplu, să admită ideea că noile substanțe vor putea înlocui metalele, lemnul și alte materii prime „clasice”.

Anul în care ne aflăm ne pune în față realități care fac inutilă orice discuție pe această temă. 11 miliarde și jumătate de kilograme de mase plastice se prevăd a fi produse, pe glob, pînă la 31 decembrie — cu un miliard mai mult față de producția înregistrată în 1963. Ținînd seama de ritmul de creștere care se anunță deosebit de accelerat, e de așteptat ca, în viitorul apropiat, această cifră să devină cu mult mai mare. Dar oare e vorba numai de cantitate?



Printre multiplele sortimente de obiecte produse în modernă fabrică de mase plastice din Iași se numără și bidoanele destinate imbuteliei diverselor lichide.

Pare greu de stabilit o asemănare între lutul olarului și polidiorura de vinil, bunăoară. Totuși aceste două materiale au o proprietate comună care le face să figureze laolaltă pe lista „plasticelor” cunoscute și folosite de către oameni de-a lungul timpurilor. Anume, ele își pot schimba forma cînd asupra lor acționează o forță, păs-trînd schimbarea și după încetarea cauzei care a produs-o. Începuturile folosirii lutului se pierd în preistoria civilizației. Policlorura de vinil n-a atins ca vechime decît jumătatea vârstei medii a unei vieți omenești.

Dar cînd vorbim despre mase plastice nu ne gîndim, desigur, la lut. Termenul desemnează astăzi o anumită categorie de substanțe folosite în industrie, dintre care cele mai cunoscute sînt policlorura de vinil (vinilul), polietilena, polistirenul. Pentru a le obține, chimia modernă utilizează o serie de compuși organici rezultați din cracarea petrolului sau a metanului. În cazul vinilului, la aceștia se adaugă și acidul clorhi-

dric, sintetizat din hidrogenul și clorul ce se degajă în instalațiile de electroliză a sării. Așadar, sarea e prezentă, printr-unul din derivații săi, și în industria maselor plastice.

★

Dar nu de prea multă vreme. Căci, cu toată vîrsta centenară a unora din începuturile sale, chimia polimerilor se află încă de-abia în faza primilor pași siguri pe un teren solid. În anul viitor se vor împlini 100 de ani de cînd chimistul Kekulé a emis, pentru prima dată, ideea că în molecula metanului atomii de carbon (șase la număr) formează un inel.

De atunci, studiul arhitecturii moleculelor a progresat atît de mult, încît astăzi a devenit pe deplin posibilă „confecționarea” unor substanțe organice cu structuri complexe, capabile să răspundă unor cerințe formulate anticipat.

Cu alte cuvinte, a crea un material sintetic cu o anumită duritate, consistență, elasticitate

etc. nu înseamnă altceva decît a dirija, prin intermediul instalațiilor adecvate, formarea unor compuși cu un anumit tip de molecule. În condițiile cunoașterii din ce în ce mai amănunțite a fenomenului de polimerizare, posibilitățile industriei chimice de a sintetiza substanțe noi se lărgesc în mod nelimitat.

Asistăm așadar la un proces continuu de substituire a unor materii prime prin altele. Dar aceasta presupune schimbarea întregii tehnologii și chiar restructurarea principiilor generale care stau la baza ei. Ce înseamnă, de exemplu, să înlocuim oțelul cu policlorura de vinil, în cazul confecționării unei piese destinate industriei constructoare de mașini? Fără îndoială nu respectarea întocmai a fazelor de prelucrare pe care le cerea oțelul. Aceasta, pe lîngă că ar fi greu de realizat, ar nesocoti proprietățile oferite de materia primă înlocuitoare. Căci dacă o piesă din oțel trebuie turnată, laminată, strunjită, rec-tificată, pentru cea confecționată din material



# SAREA POLI- CROMĂ

lastic este suficientă simpla presare într-un tipar are să-i dea forma dorită.

În consecință, torul devine mai simplu, mai comod și mai ieftin.

În ultimii patru ani, Fabrica de mase plastice ucurești a asimilat peste 270 tipuri de noi produse, din care o bună parte (aproximativ jumătate) au fost comandate de industria construcție de mașini. Unul singur dintre acestea, și nume o piesă a semănătoarei 2SPC2 (fabricată în serie la uzinele „Semănătoarea”), ieșă care pînă nu demult se lucra din fontă, adus economii de peste 4.000.000 lei, la o producție echivalentă cu 200 tone de metal. Exemplul e edificator în ce privește eficiența economică a înlocuirii metalelor prin mase plastice. Iind, pe de o parte, mai ieftine, mai ușor de relucrat și oferind, adeseori, posibilitatea înlăturării unor deficiențe pe care le prezentau materialele tradiționale (de pildă conductele din mase plastice montate în instalațiile uzinelor chi-

(Continuare în pag. 6)

**În ajutor neprețuit în agricultură : foile din material plastic cu ajutorul cărora culturile pot fi protejate împotriva vremii nefavorabile.**

Policlorura de vinil se dovedește a fi deosebit de utilă și în domeniul industriei bunurilor de larg consum. Vasele de bucătărie, confecționate din acest material, satisfac exigențele oricărei gospodine.





(Urmare din pag. 5)

mice, spre deosebire de cele metalice, nu sînt atacate de mediile corosive), noile materiale permit, pe de altă parte, eliberarea unor importante cantități de metal din unele domenii de utilizare și folosirea lor mai judicioasă în alte domenii.

Dar nu numai în cazul metalelor se manifestă tendința de a se înfăptui, pe scară din ce în ce mai mare, atari înlocuiri.

★

Că industria maselor plastice stă sub semnul celor mai noi cuceriri ale științei și tehnicii contemporane ne-o dovedesc, printre altele, și noile combinate chimice construite în țara noastră în ultimii ani. Cele 95.000 de tone de polimeri, prevăzuți a fi produși în anul viitor, ultimul an al șesenalului, vor lua naștere în întreprinderi moderne, care valorifică în mod eficient rezultatele cercetărilor științifice efectuate în acest domeniu atât la noi, cât și pe plan mondial. La Borzești, Onești, Craiova, Brazi, ca să nu cităm decît pe cele mai importante dintre combinatele chimice care produc sau vor produce în curînd mase plastice, se desfășoară o intensă activitate de coordonare a caracteristicilor materialelor sintetizate, cu cerințele unităților producătoare de obiecte finite. Căci înainte de a ajunge să se transforme în țevi, ambalaje, carcase, vase de diverse tipuri, jucării, obiecte de uz casnic, izolatori electrici etc. policlorura de vinil — în forma sa inițială un praf fin, de culoare alb-gălbui — trebuie să capete caracteristici diferențiate de la un produs la altul, ceea ce nu se poate obține decît prin alierea cu o întreagă serie de substanțe adiționale — plastifianți, lubrifianți, stabilizatori, coloranți. Acestea, la rîndul lor, au făcut obiectul unor minuțioase cercetări și rezultatele obținute pînă acum s-au dovedit a fi din cele mai bune. În plus, obținîndu-se prin două procedee care diferă prin natura condițiilor tehnice de polimerizare — emulsie și suspensie (aceasta din urmă fiind elaborată la Borzești, pe o linie tehnologică dată în funcțiune de curînd) — policlorura de vinil oferă încă de la început calități diferite — duritate, plasticitate, rezistență la temperaturi mai mult sau mai puțin ridicate — și, în consecință, și caracteristicile obiectelor în care se transformă devin mai bogate, mai variate.

Cu alte cuvinte, lărgirea gamei de întrebunțări duce în mod direct la o diversificare continuă a materiilor prime. Policlorura de vinil din care se „laminează” țevile destinate irigațiilor în agricultură sau instalațiilor de apă ale clădirilor se prezintă, între anumite limite, altfel decît cea utilizată la producerea unor reperi cerute de industria electrotehnică sau de cea constructoare de mașini. De fapt, și de la un gen de produse la altul se observă diferențe, chiar dacă de cele mai multe ori acestea nu se concretizează vizibil decît în domeniul culorii.

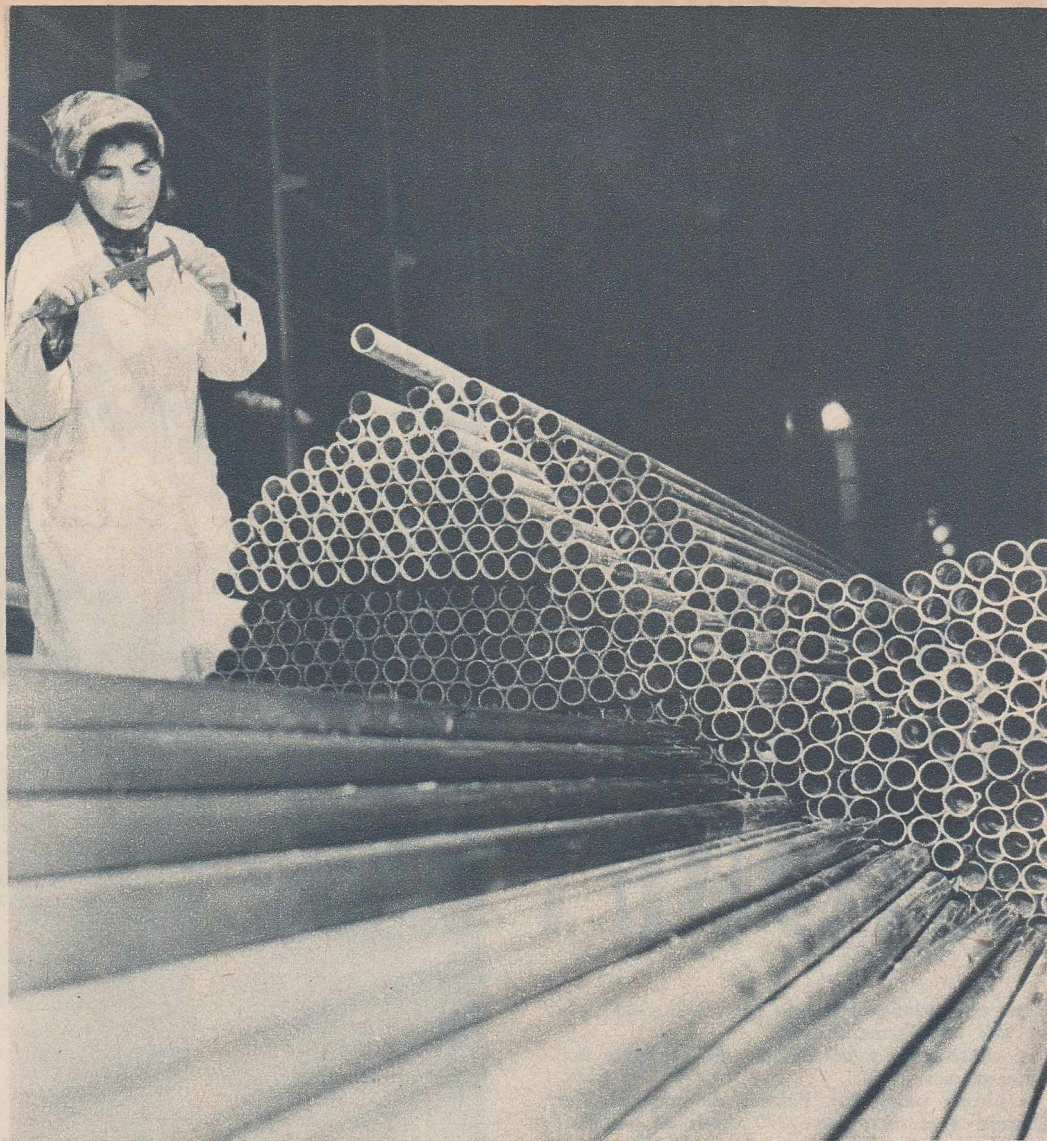
Acest din urmă aspect — culoarea — e departe de a ocupa, în preocupările specialiștilor, un loc secundar. Căci dorința consumatorilor de a găsi în rafturile magazinelor obiecte de uz comun, nu numai de bună calitate dar și îngrijit executate și frumos colorate, a devenit un imperativ de care producătorii nu pot să nu țină seama. Dacă e adevărat că sarea, prezentă în policlorura de vinil prin reprezentantul ei, clorul, își îmbogățește registrul calitativ ca urmare a transformărilor impuse de chimia modernă, atunci una din noile sale calități este policromia.

★

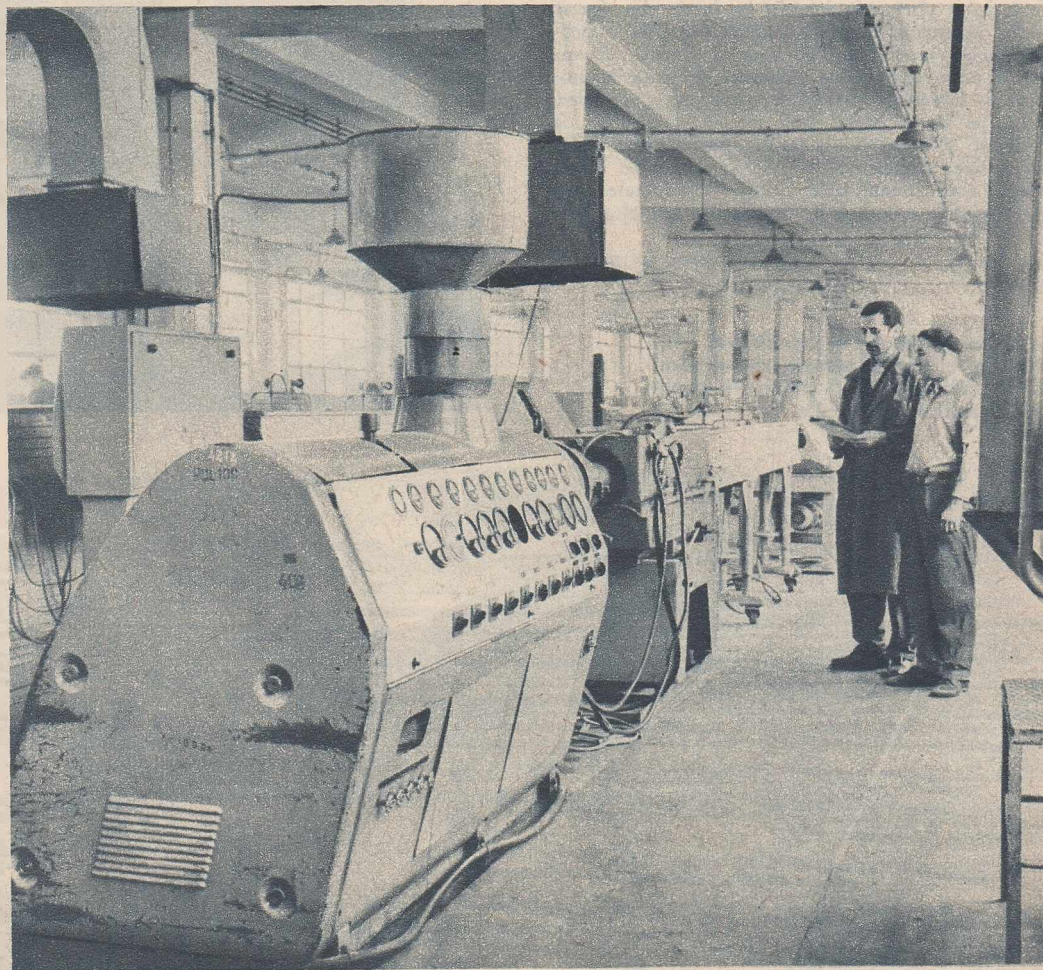
În cele trei articole pe care le-am reunit în paginile revistei noastre sub titlul „Drumul sării” am încercat să-l călăuzim pe cititor pe cîteva din principalele ramificații ale traseelor prin care unul din cele mai prețioase minerale de pe pămînt își face intrarea în lume. De la salină la fabrica de mase plastice, din trecutul cel mai îndepărtat, în prezent și în viitor, acesta e sensul călătoriei noastre.

Schițînd configurația punctelor de popas și ajungînd la un aparent punct terminus nu trebuie să uităm, înainte de a încheia, perspectivele drumurilor sării, de a se prelungi, în spațiu și timp, faptul că o călătorie ce acum ni se pare încheiată poate să devină mîine o singură etapă de început, pe un traseu cu mult extins. Căci, în mod sigur, miraculosul cristal nu și-a dezvăluit încă toate tainele,

Nicolae RĂDULESCU

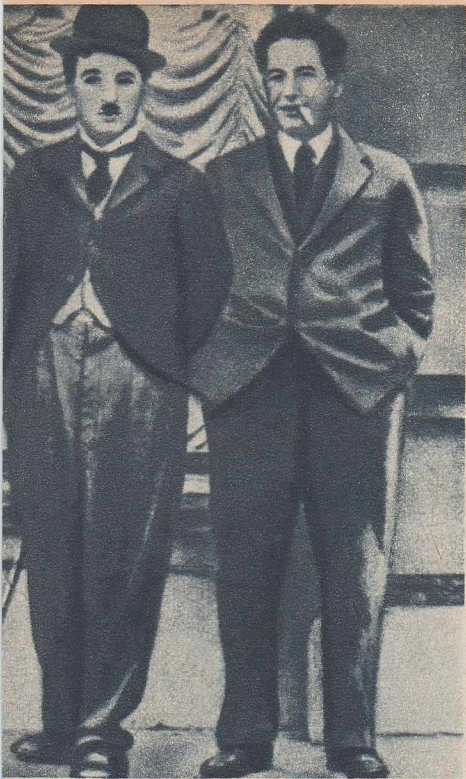


La Fabrica de mase plastice Iași, un nou lot de țevi de policlorură de vinil sînt gata de plecare pe șantierele de construcții



În noile fabrici de mase plastice automatizarea își face loc pe scara din ce în ce mai mare.





Cu celebrul reporter Egon Erwin Kisch.

# ISTORIA VIETII MELE

(III)

Consacrat, Chaplin cunoaște succesul în lumea întreagă. Este invitat pretutindeni, întâlnește mari personalități ale lumii politice și artistice, se împrietenește cu Einstein și Bernard Shaw, cu H. G. Wells și Pavlova. În fragmentul care urmează reproducem câteva din întâlnirile lui Chaplin cu personalități remarcabile ale epocii.

Pe Einstein l-am întâlnit pentru prima dată în 1926, când a venit în California pentru o serie de conferințe. Savanții și filozofii sînt pentru mine romancieri sublimi care și canalizează pasiunile într-o altă direcție. Teoria aceasta se poartă foarte bine personalității lui Einstein. Era tipul unui german din Alpi, în sensul cel mai amical al termenului, jovial și prietenos. În profida manierelor sale calme și blînde, simțeam că dedesubt se ascunde un temperament extrem de emotiv și că de acolo se trăgea extraordinara lui energie intelectuală.

Doamna Einstein mi-a povestit ce s-a petrecut în dimineața în care s-a conceput teoria relativității. Profesorul coborîse, ca de obicei, în halat, pentru a-și lua micul deun, dar de fapt nu mîncă nimic. — Am văzut că ceva nu e în regulă și l-am întreat ce-l preocupă. „Draga mea, mi-a spus el,

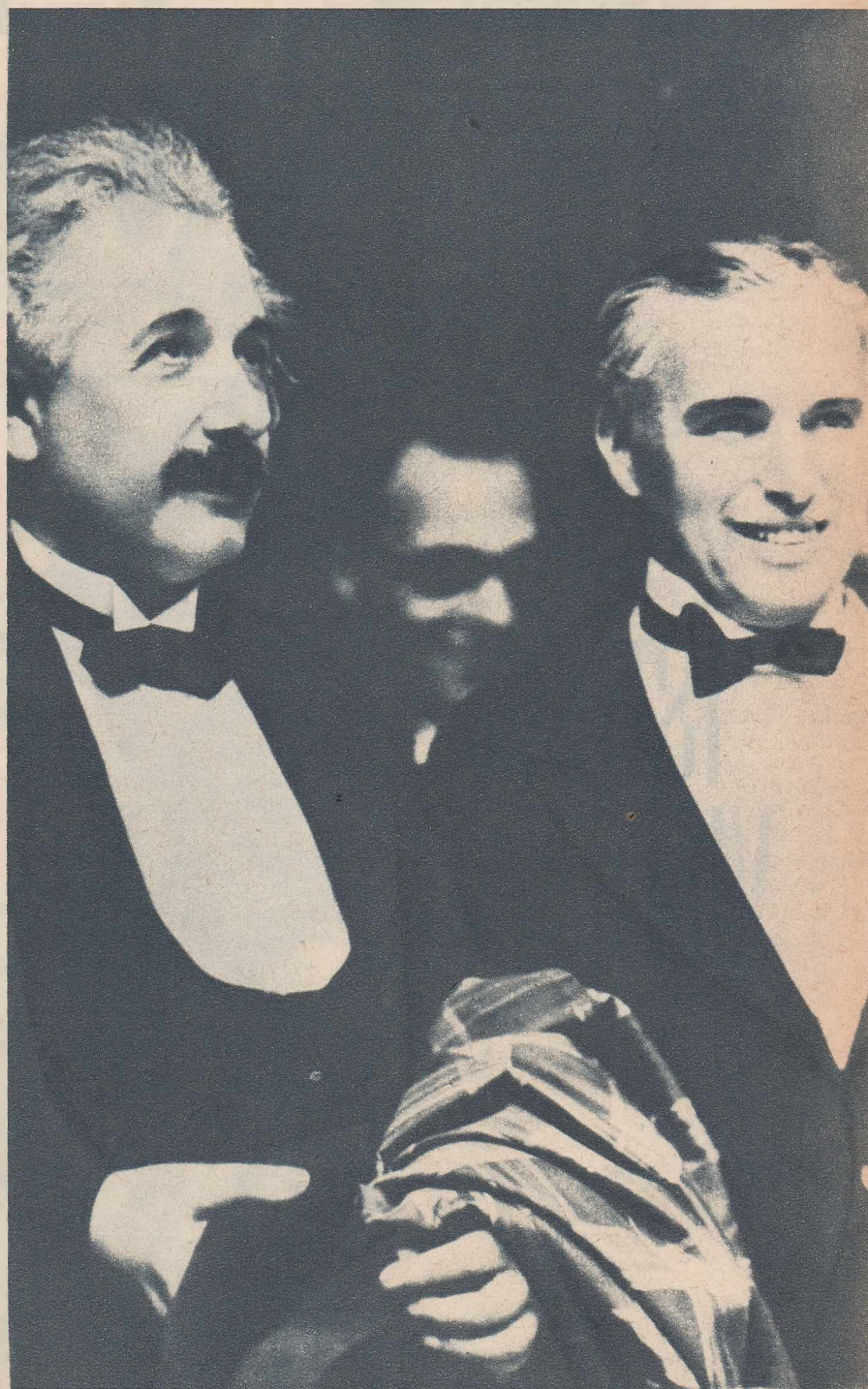
mi-a venit o idee minunată“. După ce și-a băut cafeaua s-a dus la pian și a început să cînte. Din timp în timp se oprea, mîzgălea cîteva notițe, apoi repeta: „Am o idee minunată, o idee magnifică!“ I-am spus: „Pentru Dumnezeu, spune-mi și mie despre ce e vorba, nu mă lăsa astfel în suspensie“. Mi-a răspuns: „Este dificil, mai trebuie încă s-o pun la punct“.

Ea mi-a povestit că savantul a continuat să cînte la pian și să ia notițe timp de aproximativ o jumătate de oră, apoi s-a urcat în biroul lui, spunîndu-i că nu vrea să fie deranjat și că va rămîne acolo timp de două săptămîni.

„În fiecare zi îi aduceam de mîncare, spuse ea. Seara se plimba ca să facă puțînă mișcare, apoi își continua lucrul“.

„În cele din urmă, reluă ea, z coborît din birou foarte palid“.

(Continuare în pag. 8)



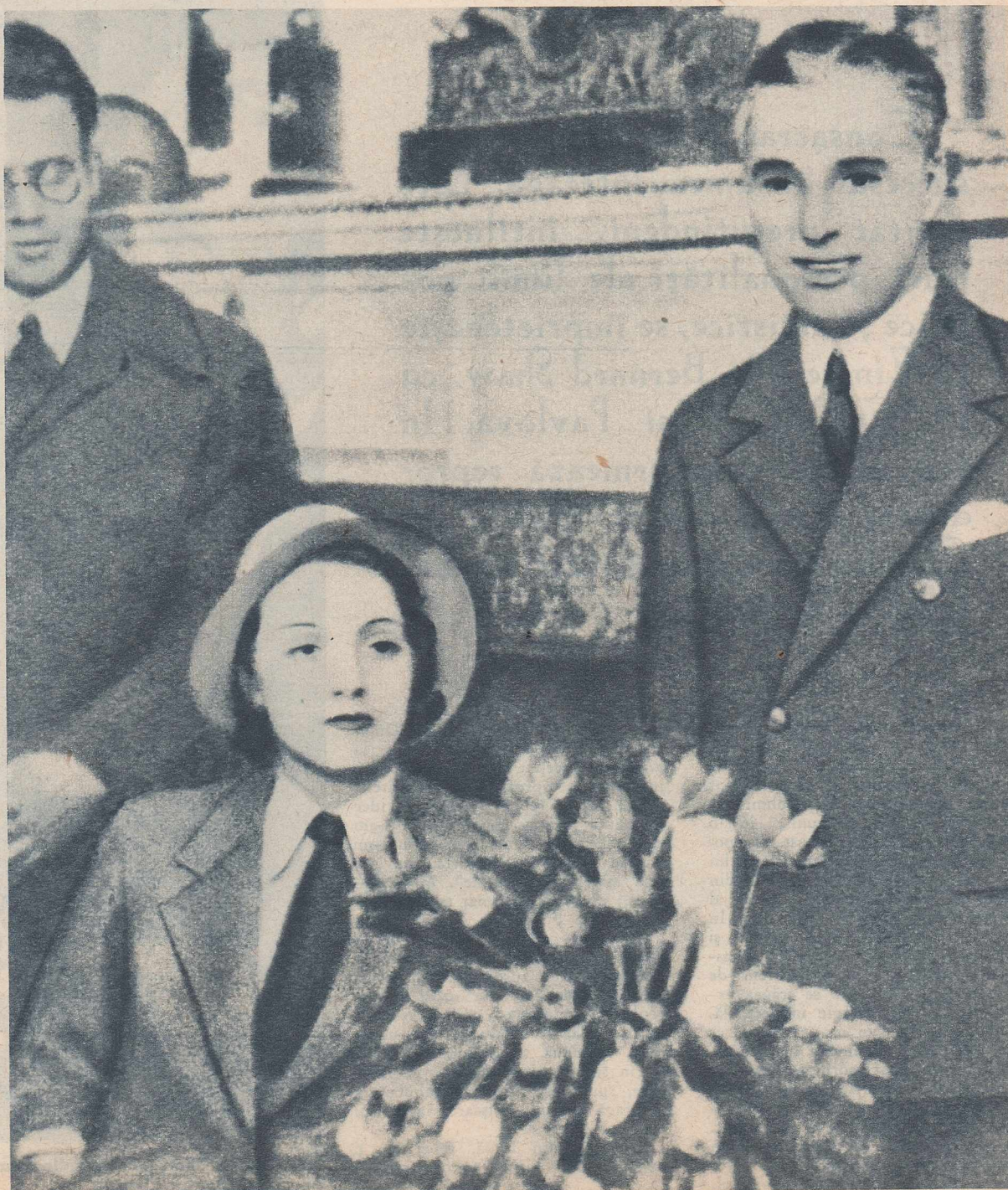
La premiera filmului „Luminile orașului“: Albert Einstein și Charles Chaplin.





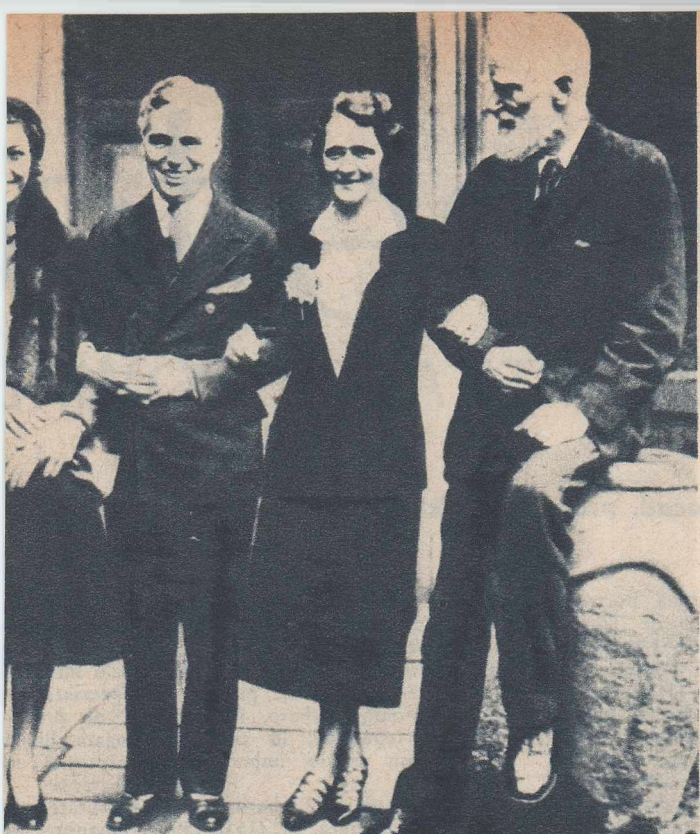
▲  
În Elveția, la Vevey, Chaplin întâlnește  
muzicienii de renume mondial, pianista Clara  
Haskill și violoncelistul Pablo Casals.

# ISTORIA VIETII MELE

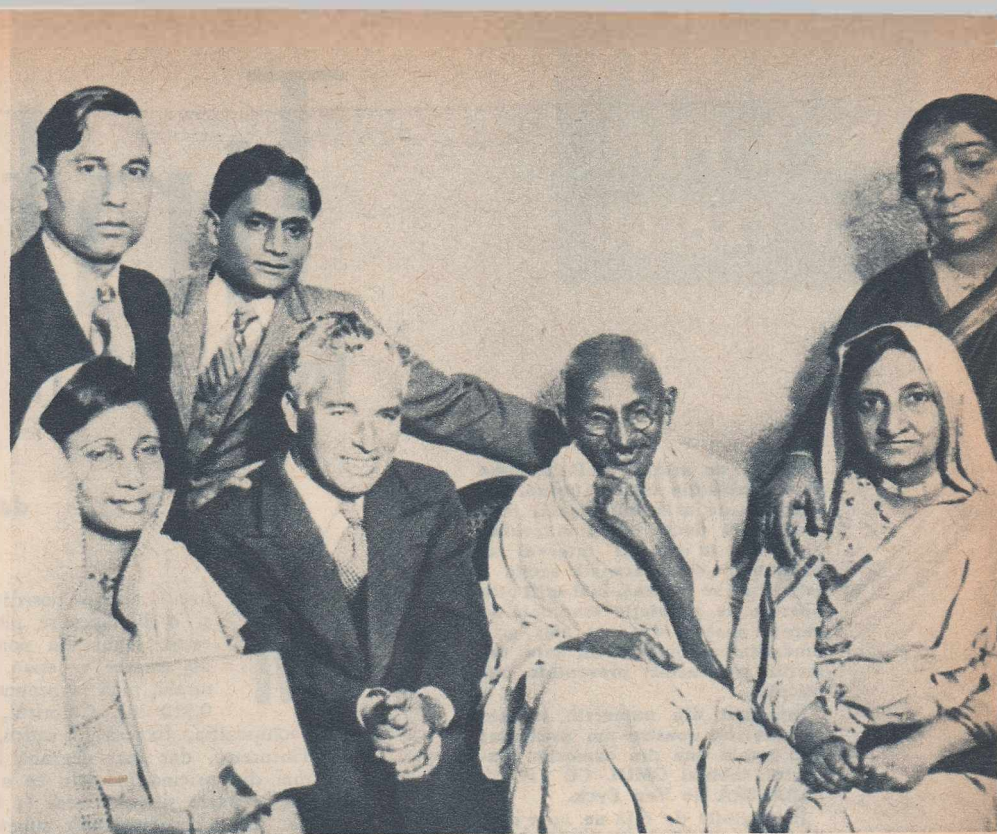


▶  
Vestita vedetă de cinema Marlene  
Dietrich și Charles Chaplin.





Charles Chaplin într-un grup în care poate fi recunoscut marele scriitor englez Bernard Shaw.



Întâlnire la Londra cu marele gânditor și om politic indian, Ghandi.

„Iată, mi-a spus el punând pe masă un aer plictisit două foi de hîrnie. Aceasta este teoria relativității”.

Doctorul Reynolds, pe care-l invitasem în seara aceea întrucît avea unele noțiuni de fizică, l-a întreat în timpul cinei pe profesor dacă cîșise vreodată „Experiments with Time”.

Einstein a făcut semn că nu.

— Există acolo o teorie interesantă asupra dimensiunilor, a spus Reynolds pe un ton lejer. Un fel de... (el șovăi puțin)... un fel de expansiune a unei dimensiuni.

Einstein se întoarse spre mine și mi șopti cu malițiozitate:

— Expansiunea unei dimensiuni, *was ist das?*<sup>1)</sup>

După aceasta, Reynolds n-a mai vorbit despre dimensiuni și l-a întreat pe Einstein ce crede despre fantome. Einstein mărturisî că nu văzuse niciodată așa ceva, adăugînd:

— Cînd douăsprezece persoane diferite vor fi asistat concomitent la același fenomen, atunci voi putea crede în aceasta, a spus el, surîzînd...

L-am întreat de asemenea dacă teoria relativității este în contradicție cu concepția lui Newton.

— Dimpotrivă, spuse el, este o extindere a acesteia.

În timpul cinei i-am mărturisit doamnei Einstein că, după premiera viitorului meu film, am de gînd să vin în Europa.

— Atunci trebuie să veniți să ne vedeți la Berlin, spuse ea. N-avem casă mare, profesorul nu este bogat...

Mai tîrziu, cînd am fost la Berlin, i-am vizitat în micul lor apartament modest. Te-ai fi putut crede în cartierul Bronx cu salonul-sufragerie și vechile covoare uzate. Mobila cea mai somptuoasă era un pian negru pe care făcuse primele notițe istorice despre cea de-a patra dimensiune. Deseori m-am întreat ce s-a făcut cu acest pian. Poate că se află la Institutul Smith-

sonian sau la Metropolitan Museum, sau poate că a servit naziștilor ca lemn de foc.

Cînd teroarea nazistă a cuprins Germania, soții Einstein s-au refugiat în Statele Unite. Doamna Einstein povestea o anecdotă care ilustrează perfect ignoranța profesorului în chestiuni bănești. Chemat la Universitatea din Princeton pentru a ține cursuri și întreat de condițiile pe care le-ar dori, profesorul a propus o sumă atît de modestă, încît directorii de la Princeton i-au spus că cele cerute de el nu i-ar ajunge pentru a trăi în Statele Unite și că ar avea nevoie de o sumă cel puțin de trei ori mai mare.

Cînd soții Einstein au revenit în California în 1937, m-au vizitat. El m-a strîns cu dragoste în brațe și m-a avertizat că a adus trei muzicanți.

— Vom cînta pentru voi după masă.

În seara aceea, Einstein a fost unul din executanții unui cvartet de Mozart. Deși arcușul lui nu era prea sigur și avea o tehnică lipsită de suplețe, cînta totuși în extaz, cu ochii închiși, legănîndu-se. Cei trei muzicanți, care nu erau de fel entuziasmați de participarea profesorului, au sugerat, discret, că savantul ar trebui să se odihnească puțin, în timp ce ei vor cînta o altă piesă. Einstein a încuviințat și veni alături de noi ca să asculte. Dar după ce au cîntat mai multe lucrări, el se întoarse spre mine, șoptindu-mi: „Cînd voi cînta din nou?” După plecarea muzicanților, doamna Einstein, puțin cam indignată, spuse soțului ei:

— Tu cîntai mai bine decît toți trei la un loc!

...Eisenstein, regizorul rus, a venit la Hollywood cu echipa lui, din care făcea parte Grigori Aleksandrov, precum și un tînar englez numit Ivor Montagu, unul din prietenii lui. I-am văzut de multe ori, jucau tenis pe terenul meu și foarte prost, cel puțin Aleksandrov.

Eisenstein trebuia să facă un film

pentru Paramount. Venise înconjurat de gloria „Crucișătorului Potemkin” și a filmului „Zece zile care au zguduit lumea”; Paramount crezuse că este bine să-l angajeze ca să regizeze un scenariu propriu. Eisenstein a scris un scenariu excelent, „Sutter's Gold” (Aurul lui Sutter) după un interesant document asupra trecutului Californiei. Nu era nici un fel de propagandă în subiectul acesta, dar cum Eisenstein venea din Rusia, Paramount n-a întîrziat să se răzgîndească și din proiectul acesta nu s-a ales nimic.

Discutînd într-o zi cu el despre comunism, l-am întreat dacă, după părerea lui, proletarul instruit este

din punct de vedere intelectual egal cu aristocratul care are în urma lui generații de cultură. Cred că a fost surprins de ignoranța mea. Eisenstein, care era originar dintr-o familie de ingineri, a spus: „O dată cu învățămîntul, forța cerebrală a maseilor devine ca un sol îngrășat din belșug”.

Filmul lui, „Ivan cel Groaznic”, pe care l-am văzut după cel de-al doilea război mondial, constituie pentru mine culmea tuturor filmelor istorice. El tratează istoria la modul poetic și acesta este un procedeu excelent...

Traducere de Al. IOAN

(Continuare în numărul viitor)

Cu Jean Cocteau, cunoscutul scriitor francez.



1) Ce e asta? (În limba germană, în original)



ARTA  
DE A PRIVI  
UN TABLOU

# Tintoretto

## ÎN MUZEUL DE ARTĂ AL R.P. ROMÎNE

de acad. prof. G. OPRESCU

Muzeul de artă al R.P. Romine este o instituție relativ tânără, iar secția sa de artă universală, încă mai tânără decât restul muzeului. Și totuși, în scurtul interval al existenței sale, această secție a izbutit să se impună, mai întâi prin operele de renume mondială pe care le posedă, dar mai ales prin modalitatea științifică în care colecțiile sînt astăzi prezentate publicului.

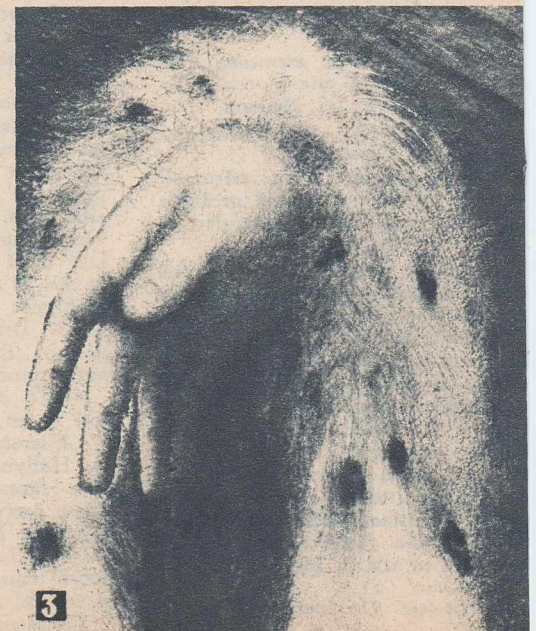
Într-unul din numerele trecute ale revistei noastre am prezentat mai amănunțit una din comorile muzeului, tabloul OMUL CU TICHIIE ALBASTRĂ de Van Eyck.

În paginile de față ne vom opri la cîteva din lucrările unui pictor de o egală renume, la venețianul Tintoretto.

**M**uzeul nostru posedă două portrete și o Bunăvestire pictate de Tintoretto. Unul din portrete reprezintă un senator venețian, în mărime naturală, pînă la genunchi (1,200 m × 0,910 m). Coloritul, aspectul general, compoziția, fixarea în cadru, gestul ne duc la Tintoretto, dar mai degrabă la atelierul lui. Tocmai din pricina îndoielii ce o suscită îl vom lăsa la o parte și vom trece la cel de-al doilea portret, de o calitate mult superioară și asupra paternității căruia nu există îndoială. Cei care l-au studiat, între alții Lionello Venturi, sînt de acord că avem de-a face cu o pînză realizată de mîna ilustrului venețian. Este ceva mai mare ca cel de care am vorbit mai sus (1,540 m × 1,140 m) și, prin sobrietatea savantă a execuției, prin

aspectul monumental, prin strălucirea coloritului, prin trăsăturile expresive ale feței și gestul nobil al personajului lucrarea aceasta vine să se așeze alături de alte portrete celebre ale lui Tintoretto. S-a admis că pictura îl reprezintă pe Marc Antonio Barbaro, în costumul de procurator al republicii, în ampla și bogată haină de un roșu vișiniu, împodobită și căptușită cu hermină.

Marc Antonio Barbaro, o personalitate de seamă din vremea sa (1518-1595), umanist, jurist, diplomat, amator de artă și protector de artiști, a dus o viață aventuroasă. În biografia sa există și un amănunt senzațional: arestarea sa la Constantinopol, din ordinul lui Selim al II-lea. Barbaro plecase de la Veneția la curtea acestuia în misiune în timpul perioadei atît de







**1** Tintoretto : Portretul lui Marc Antonio Barbaro.

**2** Tintoretto : Portretul lui Marc Antonio Barbaro  
**3** (detalii).

**4** Tintoretto : Bunavestire.

**5** Tintoretto : Bunavestire  
**6** (detalii).

dramatice pentru relațiile Apusului cu turcii, cea a luptei de la Lepanto. Apoi, către 1572, devine procurator. Este data la care a putut fi executat portretul, dată care corespunde și cu aspectul fizic al celui portretizat, un bărbat vișuros, între 55 și 60 de ani.

Că este vorba de un portret al lui Marc Antonio Barbaro ne-o dovedește și asemănarea izbitoare cu fratele său Danielle, din portretul pictat de Veronese.

De o calitate și mai înaltă este cel de-al treilea tablou de Tintoretto care ne aparține, reprezentând Bunavestirea. A venit în muzeul nostru aproape din întâmplare, atunci când un grup important de opere de artă, aparținând Ateneului român, a intrat în patrimoniul Muzeului de artă al R. P. Române. Colecția respectivă fusese proprietatea lui Constantin Esarcu, medic, profesor la Facultatea de medicină din București, apoi diplomat, reprezentând România la Atena și la Roma. Cam în al treilea sfert al secolului trecut, mînat de pasiunea sa de colecționar și de dorința de a fi util, pe plan cultural, țării, el

a folosit timpul petrecut în diplomație colecționînd opere de artă. Esarcu își propusese un dublu scop : să constituie o colecție valoroasă de opere de artă apoi, făcînd apel la opinia publică, să doteze Capitala cu o sală încăpătoare de concerte și de conferințe, pe lângă care să existe și încăperi pentru eventuale expoziții de artă. Lozinca sa rămasă celebră era : „Dați un leu pentru Ateneu”. Perseverent, clarvăzător, el ajunge să miște publicul, din contribuția căruia s-a născut, în 1888, Ateneul român. Zece ani mai târziu, tot Ateneului îi este lăsată moștenire colecția pe care o posedea Esarcu și în care se găsea și *Bunavestire* de care era vorba mai sus.

În 1873 s-a organizat la București o expoziție plastică de care s-a vorbit adesea în monografiile consacrate pictorilor noștri din a doua jumătate a secolului trecut. Tot ce conta ca semnificativ, tot ce se afla mai însemnat în colecțiile citorva amatori din București a fost expus atunci ; își aduceau de asemeni contribuția și pictorii în viață, printre care Grigorescu, care venea cu peste 140 de lucrări. Printre tablourile prezentate se găsea și *Bunavestire*. Dar, din nenorocire, după moartea lui Esarcu toată moștenirea lăsată Ateneului a fost mai întîi prost expusă, apoi trîntită într-un depozit din subsolul clădirii, unde rămîne cam de prin anul 1900 pînă în momentul în care, în 1953, colecția de artă a Ateneului este împărțită între muzeele din București, Muzeului de artă al R. P. Române revenindu-i cea mai însemnată parte.

Ajunsă în secția pe care o conduceam atunci la Muzeul republicii, am fost izbit de calitatea acestei opere excepționale, pe care o vedeam atunci pentru prima dată, astfel încît îi ignoram cu totul istoricul. Am atribuit-o imediat lui Tintoretto și, făcînd cercetări, mi-am dat seama că aveam dreptate.

Subiectul mai fusese tratat de Tintoretto și nu numai în operele de decorație murală (care, evident, nu părăsiseră Veneția) dar și în unele pînze de șevalet. Una din ele se afla, înaintea ultimului război mondial, la Berlin. Procedînd prin comparații cu aceasta, din nefericire după fotografii (căci ea căzuse, împreună cu multe alte tezaure germane, pradă bombardamentelor) am constatat o mare asemănare între amîndouă. Cea din Berlin era ceva mai mare, dar mai expeditiv lucrată, iar compoziția ei mai puțin amplă și mai puțin bine realizată ca în tabloul nostru. Spațiul din jurul întregii scene, amplasarea și strălucirea decorului sînt superioare în opera aflată la Bucu-

rești, iar perfecțiunea de execuție a amănuntelor (vederea din fundul scenei, cu intrarea porticului de marmură spre grădină, lampa ce atîrnă în mijlocul sălii, obiectele de mobilier, veșmintele) ne dovedesc că tabloul a fost executat în cele mai bune momente ale lui Tintoretto. De altfel, acest lucru a fost recunoscut și de direcția Muzeului național din Stockholm, unde se găsește o altă *Bunavestire* de Tintoretto, pe care catalogul muzeului o consideră acum operă de atelier.

Scena se petrece nu într-o casă săracă, cum ne-am fi așteptat conform povestirii biblice, ci într-un măreț palat venețian, asemănător întrutotul cu ceea ce ar fi putut fi o asemenea construcție în secolul al XVI-lea. O sală imensă, numai în marmură sculptată și lustruită, se întinde în fața noastră. Printr-o arcadă bogat ornamentată și larg deschisă ea comunică cu un peristil ce duce într-o grădină paradiziacă, inundată în lumină. Dispunerea unor perdele grele de stofă în așa fel încît ele să restrîngă oarecum spațiul din primul plan al scenei dă o și mai mare măreție strălucirii bogatului portic de marmură sculptată și feeriei vegetale dindărătul acestuia. Cîteva mobile de preț, ici și colo, au rolul să facă și mai evidente pentru ochi vastele proporții ale camerei : un cassone în stînga, un scaun în fața unui coșuleț cu ce e necesar pentru lucrul de mînă, o masă în fundul sălii.

Madona poartă o rochie purpurie, o mantie albastră, iar pe cap un văl transparent ce-i acoperă părul și-l îmbracă ca o bonetă. Arhanghelul Gabriel, robust și cu forme atletice, poartă un veșmînt ușor alb-smîntîniu care, umflat de unda de aer din pricina mișcării repezi de coborîre, îi lasă descoperite gamba și partea de sus a pieptului. Are și el o mantie albastră, însă de o altă nuanță decît cea a Fecioarei, ceva mai verzuie. În zbor, ea i-a căzut de pe umeri. E încălțat cu sandale, susținute cu șnururi ornate cu perle. Mîna dreaptă o ține ridicată, ca să atragă atenția celei căreia i se adresează, iar în mîna stîngă are crinul alb, simbolul nevinovăției. Deasupra grupului plutește porumbelul, întru chiparea duhului sfînt.

Ajunsă pînă la noi într-o stare aproape desăvîrșită, așa cum a ieșit din mîna celebrului ei autor, opera aceasta este una din cele mai prețioase ale muzeului din București, strălucit exemplu al înaltelor însușiri la care s-a ridicat arta venețiană prin Tintoretto.



# „OPERA DE TREI PARALE”

## -versiune 1964-

**S**pectatorul avizat asupra vârstei și genezei „Operei de trei parale” (aproape 40 de ani de când a scris-o Brecht și încă exact 200 în plus de la premiera „Operei cerșetorilor” a lui John Gay, din care Brecht și-a extras fabulația) încearcă un moment de stupeoare — de stupeoare amuzată — atunci când cortina se ridică peste spectacolul lui Ciulei pe scenă se twistează, songurile au ritmuri de jaz, Peachum — regele neîncoronat al cerșetorilor — discută cu „salariații” prin dictafon, Polly și Lucy sînt parcă

îmbrăcate de Christian Dior. Iar totul se petrece după sau în fața unei cortine din felii de tablă cîrpite cu afișe de cinema, amintind „arhitectura” bidonvilleurilor și pe fundalul permanent al unui zid înalt din cărămizi, pe care spiralează trepte ruginite și sonore, din fier. Ca să nu mai vorbim de faptul că Liviu Ciulei o aduce în scenă — pentru un rol în primul rînd de proză — pe Margareta Pislaru, sustrăgînd-o muzicii ușoare pentru a-i revela însușiri dramatice.

Spectatorul neavizat s-ar pu-

tic dintr-o operă scrisă de dramaturgul Gay și compozitorul Pepusch în 1727: Polly Peachum, fiica regelui cerșetorilor londonezi, se căsătorește împotriva voinței părinților cu Mackie-șiș, și el rege, dar al pungășilor. Mezalianta îl irită pe Peachum care, drept răzbunare, îl va denunța pe Mackie poliției, prin mijlocirea trădătoare a lui Jeny Speluncă, fosta iubită a acestuia. Mackie este dus la spinzurătoare, dar salvat, „deux ex machina”, prin grațierea trimisă de regină printr-un crainic călare pe un cal alb. Asta-i tot. Scriin-

tic pe care l-a creat literatură burgheză, nu e nici seducător irezistibil și nici nu încearcă pșiunea declamatoarelor gesturi de generozitate. E un autentic om de afaceri, spre 40 de ani pe care Brecht îl voia cu început de pîntec și un alt de chelie, un om de afaceri avînd spirit practic și neavînd scrupule, care preferă să-și eploateze salariații decît să păteze cu sînge mînușile glau și care ține dosare contabile pentru evidența veniturilor. Meriajul lui cu Polly are un vizibil substrat material (socrul e



### COPERTA NOASTRĂ:

Rodica Tapalagă, Toma Caragiu și Margareta Pislaru într-o scenă din spectacolul cu piesa lui Bertolt Brecht.

Fotografie de S. STEINER



tea crede în fața unei excentricități regizorale. De fapt e un anunț programatic. Scenografia și costumele (Liviu Ciulei, Ion și Pia Oroveanu) sînt în cazul de față, ca să ne exprimăm în limbajul teatrului epic, un afiș, un placat: montată în 1964, „Opera de trei parale” trebuie să aducă viziunea, dar mai ales înțelegerea contemporană asupra piesei. Ceea ce realizează Liviu Ciulei prin această aparentă abatere de la „clasicul” spectacol Brecht ni se pare în spiritul celei mai bune tradiții brechtiene. Și nu e nimic paradoxal aici.

De fapt, ce făcuse Brecht în 1928 când scrisese „Opera de trei parale”? Preluase întocmai o povestioară cu iz melodrama-

du-și piesa, Gay insinua și rîdea în hohote: sub țesătura intrigii se ascundea, voit inabil, aluzii la înalta societate londoneză, iar despre Peachum se spunea că l-ar sugera chiar pe primul ministru al vremii, Sir Robert Walpole. Pepusch, la rîndul lui, făcea din muzica sa un comentator ironic al întîmplărilor, astfel încît „The Beggar's opera” era un declarat pamflet.

Bertolt Brecht pornea de la aceeași anecdotă, de la aceeași intenție persiflatoare, dar transpunea totul în contextul social-istoric 1928, în formula, ce începea pe atunci să o cristalizeze, a teatrului epic. Mackie-șiș, șeful omnipotent al pungășilor, nu are nimic din brigandul roman-

forță economică) și chiar un social, prin alianța aceasta Mackie urcînd încă o treaptă „societății”. Polly însăși, domnișoară virtuoasă și agreabilă cum de asemeni o voia Brecht — nu este mai puțin fiica un mare afacerist, ea nu se incurcă în sentimente atunci cînd vorba de bani și preia energic afacerile „asociației” gangsterilor cînd Mackie e arestat. Peachum a împărțit Londra în districte, acordă salariaților săi pe mîse de cerșetorie și echipamente de muncă, neuitînd să le țină profesorală prelegere despre t

Sanda FAL  
Fotografiile de S. STEINER

(Continuare în pag. 1)





**1**

Veselie mare în Soho : se însoară Mackie, șeful atotputernic al pungășilor, cu Polly, fiica regelui neîncoronat al cerșetorilor.

**2**

Iată și acoliții lui Mackie, interpretați de Vasile Florescu, Gh. Novac, Mihai Mereuță, Gh. Ghițulescu, Marius Pepino.

**3**

Polly și Mackie-șiș (Margareta Pislaru și Toma Caragiu), cîntînd songul iubirii lor inflăcărâte...

**4**

Mackie și Brown (Gh. Oprina) interpretînd „Cîntecul tunurilor”.

**5**

Printre vechile lui „prietene”, Mackie o regăsește întotdeauna pe Jeny Speluncă (Clody Bertola). Încă nu știe că de la ea îi va veni pieirea...

**6**

...Și Mackie este dus la spînzurătoare, chiar în inima agitatului Soho.



# De la Dunăre la Adriatică

**P**rima realitate cu care, în chip firesc, se întâlnește călătorul într-o țară străină este... drumul. Drumul — în sensul cel mai vast și mai multilateral al cuvântului, de la magistralele văzduhului pînă la cele șerpuiind printre meandrele peisajului terestru. Drumul, ca o coordonată definitorie a vieții moderne, a dinamicii ei vertiginose.

Vizitînd Iugoslavia de patru ori în ultimii ani, am putut, înaintea de orice, aprecia comparativ progresele însemnate realizate în privința legării republicilor și regiunilor țării într-o rețea densă și modernă de șosele și autostrăzi.

## „AVTOPUT“

...Lăsăm în urma noastră centrul aglomerat al Belgradului. Coborîm pe străzile care curg ca niște afluenți spre Dunăre și Sava, străjuite din depărtare de zidurile maiestruoase ale fortăreței Kalemegdan, trecem podul de peste Sava, traversăm arterele largi, spațioase, ale acelei părți a orașului denumită Noul Belgrad, părăsim și orașelul studențesc — și iată-ne în plină autostradă.

„Avtoput“ — autostradă în limba sîrbo-croată — este un titlu de îndreptățită mîndrie pentru oamenii muncii din țara vecină și prietenă. Ea are o lungime de aproape 1.300 kilometri și a fost realizată în mai multe etape. Prima secțiune, dintre Belgrad și Zagreb, de aproape 380 kilometri, a fost terminată în 1950, iar o alta, de 80 kilometri, între Zagreb și Ljubljana, în 1958. Celelalte porțiuni au fost realizate în anii următori. Prin înfăptuirea acestei vaste construcții rutiere s-a asigurat o legătură rapidă între principalele regiuni ale țării, între patru din cele mai însemnate centre economice — Ljubljana, Zagreb, Belgrad și Skopje. Acum, drumul străbătut de automobile între aceste localități s-a scurtat la jumătate.

Făcînd legătura între Europa centrală și cea de sud-est, autostrada înlesnește simțitor schimbul internațional de bunuri și călătorii în această parte a continentului nostru. De-a lungul ei au fost efectuate numeroase lucrări de mare amploare, printre care podul de pe Sava, la Zagreb, două poduri peste Morava, numeroase viaducte și tuneluri.

În septembrie, cînd am fost ultima oară în Iugoslavia, peste tot se vorbea cu mîndrie despre terminarea porțiunii de autostradă care leagă Niș de granița bulgară. Tăiat în stîncă la mare înălțime, pe pantele primejdioase ale clisurii Sicevac, acest segment de beton a cerut din partea constructorilor nu

numai măiestrie, dar și dovezi de înaltă cutezanță.

## TRECUT ȘI PREZENT

Ne întorcem de-a lungul autostrăzii, trecem pe la marginile Belgradului — spre a ochi aglomerația din centru — și ne îndreptăm către sud. Lîngă înălțimile de la Avala zărim cei trei piloni de beton masiv pe care se ridică turnul de televiziune care, cu cei două sute de metri ai săi, domină împrejurimile.

La cîțiva zeci de kilometri de capitală, un indicator ne îndeamnă să vizităm baza turistică de la Osipaonița. Șiruri de cabane din elemente de lemn prefabricate, împrejmuite de păduri și ape, alcătuiesc „Pokainița“, un loc de odihnă fermecător care atrage, vara și toamna, un mare număr de belgrădeni dornici să-și reîmprospăteze forțele în aer liber.

Continuăm drumul spre Niș. Prima imagine care ni se întipărește pe retină, cînd mașina noastră se apropie de oraș, este aceea a unor turluri și creneluri de culoarea chihlimbarului. Apropiindu-ne, vedem că acest arabesc de ziduri nu e altceva decît o fortăreață turcă din secolul al XVIII-lea, întinsă pe o suprafață de peste douăzeci și două de hectare.

Unul dintre cele mai zguduitoare monumente istorice pe care mi-a fost dat să le văd se găsește nu departe de aici — faimosul Cele Kule (turnul de craniu). În pereții acestui turn au fost zidite în 1809, din ordinul comandantului otoman Hurșid Pașa, 952 de craniu ale răsculaților sîrbi care, sub conducerea neînfricatului Stevan Sindjelici, au refuzat să se plece în fața Înaltei Porți. Acest „avertisment“ sinistru adresat celor care ar mai fi îndrăznit să se răzvrătească n-a făcut decît să îndrăjească poporul, aștînd și mai mult vîpaia luptei pentru libertate. Monumentul ne aduce în amintire alte locuri și monumente întîlnite în toate colțurile Iugoslaviei — profund evocatoare pentru o altă perioadă istorică, de lupte și mai înverșunate împotriva unor cotropitori incomparabil mai perfizi și mai cruzi, hitleriști. Cîte o piatră simplă cu cîteva nume dăltuite, răsărită în cale pe o potecă abruptă de munte, cîte o placă comemorativă zărită pe zidul unei case învie de sub lespede anilor momentele de eroism colectiv stropite din belșug cu sîngele a mii și mii de patrioți, luptători anonimi.

La această furtunoasă răspîntie de drumuri și epoci ne întîlnim dintr-o dată, față în față, cu cel mai deplin secol al XX-lea. E vorba de una dintre întreprinderile cele mai moderne ale țării — „Industria electronică“ din Niș, prescurtat I.E.Niș. Cu această întreprindere am făcut prima cunoștință încă de

**Vedere panoramică a orașului Split, de pe coasta Adriaticii.**



la Belgrad. În mai toate ziarele belgrădene puteai citi că I.E.Niș rezervă cumpărătorului celui de-al 100.000-lea televizor ieșit pe porțile uzinei, plăcută surpriză a unui cadou: încă un aparat de televiziune cu antena și cablul aferente.

— Noi, sîrbi, avem un proverb care sună așa: „Și un singur ochi îi este de ajuns omului înțelept“ — îmi spunea inginerul Burici, binevoitoarea mea călăuză prin vastele ateliere ale întreprinderii. Numai că în secolul nostru și proverbele solicită unele... ajustări. Nu se mai poate spune că pînă și celui mai înțelept om i-ar fi de ajuns chiar ambii ochi într-un moment cînd dezvoltarea vertiginosă a științei deschide tainele unor lumi pînă azi nebănuite și unde privirea omezească nu poate ajunge neînarmată. Electronica — iată instrumentul cu care omul contemporan poate vedea și descifra ceea ce nimeni n-a mai putut să vadă pînă azi...

Și, ca să-și illustreze spusele, m-a călăuzit prin sălile unde se asamblează televizoare care îngăduie ur-

mărirea și filmarea vieții submarine sau aparate care receptează undele radiofonice din Cosmos.

De altfel, industria electronică — așa cum mi-am putut da seama nu numai la I.E.Niș, ci și la o altă mare întreprindere asemănătoare, „Iskra“ din Kranj, în Slovenia — ocupă un loc din ce în ce mai important în ansamblul economiei iugoslave.

## SKOPJE ÎȘI VINDECĂ RÂNILE

...Mașina noastră înghite din nou zecile de kilometri de autostradă. Ne apropiem de orașul unei cumplite tragedii — Skopje, capitala Republicii Socialiste Macedonia. Pe drum răsfoiesc un album care, chiar de la copertă, îți strecoară în inimă un fior tragic. Se intitulează „Skopje 1963“. Coperta e împărțită în două: de o parte, profiluri de clădiri în culori luminoase, de cealaltă o imensă pată neagră, ca un steag de doliu.

Înainte de a intra în oraș, urcăm pe muntele Vodno, care domină



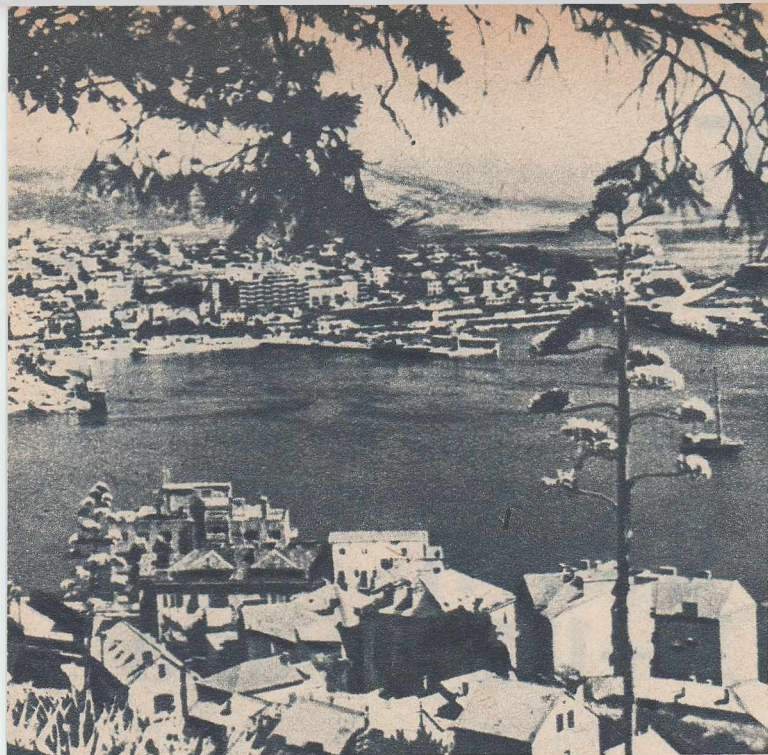
**Portul Rijeka, importantă poartă maritimă pentru mărfurile iugoslave destinate exportului, este totodată și un activ punct de tranzit pentru mărfuri sosite și trimise din și în diferite colțuri ale lumii.**



# „OPERA DE TREI PARALE“

## -versiune 1964-

(Urmare din pag. 13)



împrejurimile. De aici orașul apare neatins, scâldat în dulcea lumină a sudului. Contrastul e cu atât mai puternic, mai cutremurător, când cobori în mijlocul lui, pe străzile care mai poartă încă urmele necicatrizate ale rănilor, printre marile blocuri de locuințe care, de sus, păreau semețe și solide, dar care abia aici își dezvăluie fațadele sfîrtecate, planșeele prăbușite. Aproape nu există clădire în Skopje care să nu fi suferit de pe urma cutremurului. Dar cel mai impresionant, în mijlocul acestui peisaj urban marcat de amprenta catastrofei, este un ceas. Ceasul de pe frontispiciul gării, care a rămas înțepenit în clipa declanșării cutremurului, la 5 și 17 minute, în dimineața de 26 iulie 1963.

Impresionant mi s-a părut giganticul efort depus în acest răstimp pentru lecuirea rănilor. Insuflețiți de comuniști, ajutați de toate republicile, locuitorii orașului și-au suflecăt mințile și au pornit să refacă și să construiască. Cu sinceră emoție mi s-a relatat despre dovezile de solidaritate internațională care abundă. Printre ele la loc de cinste se află acelea ale prieteniei și solidarității poporului nostru. Am vizitat șantierul unde, pe baza proiectelor arhitecților români și cu fondurile alocate de statul nostru, se înalță trei blocuri cu câte opt etaje și o policlinică modern utilată care va deservi un întreg raion al orașului. Atât blocurile cât și policlinica erau aproape terminate, aflându-se în stadiul de finisare. Merită subliniat faptul — relevant, de altfel, de reprezentanții oficialităților de aici — că acestea sînt primele clădiri construite în Skopje după principii antiseismice moderne, putînd rezista la cutremure de pînă la 9 grade.

### SPLIT — ORAȘUL MĂRII

Părăsim pe calea aerului Skopje, îndreptîndu-ne spre litoralul adriatic. Coasta dalmatică, acest străvechi leagăn de poezie și legendă, este pentru mine o veche cunoștință, care îmi oferă însă mereu noi surprize. De data aceasta, principala surpriză este legată tot de... drum. În fața privirii se întinde și aici — paralel cu coasta — un nesfîrșit fluviu de beton, asemănător cu autostrada pe care abia am lăsat-o în urmă. Este un nou „avtopur“ — așa-numita autostradă a Adriaticii. Însemnate porțiuni sînt încă în con-

strucție, dar într-un viitor nu prea îndepărtat autostrada va lega — de la Dubrovnik la Opatja și mai departe, spre granița italiană — cele mai importante puncte ale litoralului adriatic.

Splitul ne întîmpină cu aceeași strălucită îngemănare a istoriei cu prezentul. O istorie în vastități monumentale, o istorie în piatră, alcătuită din vestigiile foarte bine conservate ale palatului lui Diocletian, unul din impresionatele monumente ale antichității romane, ca și din aglomerarea armonică de construcții venețiene din diferite epoci și în diferite stiluri — gotic, Renaissance — care plămădesc profilul original și farmecul straniu al orașului.

Dar Splitul este, mai ales, marea. Vapoare pleacă și vin... Construcții trapezoidale, cu înalte coșuri conice, perpendiculare pe luciul mării, alunecă pe ape, clădind nu știu ce armonie geometrică, simplă și clară, pe vastitatea de sclipăt arzînd a Adriaticii. Aici se încarcă și se descarcă zilnic zeci de mii de tone de produse de tot felul. Căci Splitul este unul dintre cele mai însemnate porturi de pe coasta iugoslavă a Adriaticii. Splitul însă este legat de mare nu numai prin port. Aici se găsește un important șantier naval care oferă anual tradiționalului „botez“ cu sticla de șampanie numeroase motonave de călători și cargoboturi pentru mărfuri.

Însoțind autostrada ca o soră siameză, marea ne este un credincios tovarăș de drum de-a lungul itinerarului adriatic. Din loc în loc sclipesc ca niște smaralde verzui însulele acoperite cu o vegetație abundentă, din mijlocul căreia se ivesc, asemeni unor jucării, casele pitorești cu olane stacojii.

Ajungem la Rijeka. Și aici marea inundă orașul — nu în înțelesul propriu al cuvîntului, firește, ci prin covîrșitoarea ei însemnătate în orizontul de preocupări al locuitorilor săi. Întîlnim un alt șantier naval, specializat mai ales în fabricarea de cargoboturi de mare tonaj. De altfel, industria constructoare de vapoare ocupă unul dintre primele locuri în exportul iugoslav.

...Iată-ne din nou la drum. Autostrada invită la parcurgerea spațiilor terestre, așa cum marea cheamă spre vastele zări oceanice. „Călătorului îi șade bine cu drumul“ — spune o veche zicală. Cu asemenea drumuri, într-adevăr îi șade bine.

Victor BÎRLĂDEANU

purile de „mizerie umană“ care pot storce lacrimi și pomeni.

Iată cum dintr-o dată sensurile piesei se decantează, se ridică deasupra povestirii propriuzise și o relevă ca pe o satiră la adresa lumii burgheze, a practicilor și filozofiei ei, a organizării ei economice. Brecht satirizează — mai curînd batjocoritor decît sarcastic — societatea capitalistă a anilor 1928, travestind-o într-o pitorească imagine de lumpenproletariat, dar nu uită să-i pună în gura lui Mackie-șiș o replică cu adresă directă: „Ce înseamnă un șperaciu pe lîngă o societate pe acțiuni? Ce înseamnă spargerea unei bănci pe lîngă fondarea unei bănci?“

De aici a și pornit viziunea regizorală a lui Liviu Ciulei cînd ne-a introdus într-o lume în care pungașii sînt organizați în trusturi, iar cerșetorii în carteluri, în care închisoarea amintește Sing-Singul, iar acasă la Peachum se aud bătăile a nenumărate mașini de scris. Însuși Brecht își vedea dialectic spectacolele și adăuga în 1946 la celebrul „Cîntec al tunurilor“ cîteva strofe antifasciste. Și dacă compozitorul Kurt Weill tălmăcea, în 1928, textul lui Brecht prin caricaturi muzicale ale stilului de operă și operetă ori ale oîntecului de tavernă, dacă introducea ritmurile de tango, vals-boston, schimmy și foxtrot, de ce nu am accepta ca Richard Bartzler — reluîndu-i muzica în 1964 — să nu o parafrazeze, folosind ritmurile jazului modern, ale twistului pentru efectele caricaturale?

Aderînd astfel în mod cerebral la ideile regizorale ale lui Liviu Ciulei, calcate pe viziunea combativ socială a lui Brecht, nu poți să nu fi sedus de spectacolul său care devine pe scena teatrului „Bulandra“ o monumentală epopee comică. Persiflîndu-și eroii, piesa se persiflează pe ea însăși pentru că Brecht a gîndit-o și ca pe o succulentă satiră la adresa melodramei burgheze ale cărei ticuri și trucuri le-a folosit deliberat. În felul acesta, cele două planuri pe care curge spectacolul — acțiunea propriu-zisă și permanenta ei ironizare, foarte vizibilă în jocul actorilor — contribuie la efectul de distanțare dorit de Brecht. Spectacolul se bucură de altfel de o foarte valoroasă și omogenă muncă actricească (lucru cu care ne-a obișnuit de mult acest colectiv). E aici o inventivă și nesclerotizată acțiune de distribuire a actorilor, dar și o foarte meticuloasă muncă cu actorul (pe care Liviu Ciulei a desfășurat-o împreună cu tînarul regizor Raul Serrano, colaboratorul său apropiat la acest spectacol). Pentru Mackie-șiș a fost adus de la Ploiești (unde e și actor, și directorul teatrului ploieștean) Toma Caragiu, și alegerea s-a dovedit fericită. Mackie-șiș are

— prin el — o prezență plină de prestanță, e pe alocuri de o gravitate tragică dar și de o și-retenie jucăușă, are o onorabilitate cît se poate de burgheză, sub care însă lasă voit uneori să se zărească apucăturile pușlamalei din Soho. Și tot timpul ai impresia că, detașîndu-se de personaj, actorul îi face amical și ironic cu ochiul, spunîndu-i un „hallo Mackie, bătrîne“, rîzînd apoi împreună cu noi, spectatorii, de farsa pe care i-o joacă lui Mackie, dîndu-l dezarmat pe mîna noastră. Lîngă el, cîntînd cu vocea-i plină songurile, disonant și caricatural așa cum se cerea, Margareta Pîslaru se descoperă și ni se descoperă ca avînd contingențe reale cu teatrul: scena n-o intimidă, Brecht nu o inhibă. Polly realizată de ea are dezinvoltură, are candoarea vag trivială a fiicei lui Peachum, e „domnișoara virtuoaasă“ care, devenind șefa gangsterilor, îi pune la respect cu vorba răcnită, dar și cu pumnul. Și tot acest amestec de ingenuitate, ferocitate și vulgaritate Margareta Pîslaru le aduce pe scenă sub o imagine care ne amintește oarecum de cea lansată de Brigitte Bardot. Exce-lentă, aducînd mereu noi fațete ale unui temperament scenic tumultuos, ponderat de un umor inteligent, e Rodica Tapalagă în puținele scene ale lui Lucy, rivala lui Polly: alintată ca o pisică și tot ca o pisică de sălbatică cînd își apără iubirea pentru Mackie, ea dă personajului o savoare deosebită (duetul geloziei ca și discuția ulterioară cu Polly sînt printre bunele momente ale spectacolului). Cu o mască tragică, palid, poate singurul lucid cunoscător al mecanismului societății burgheze — Peachum capătă în interpretarea lui George Măruță mult mai mult decît un personaj de comedie, sînd totuși foarte bine alături de Mimi Enăceanu (doamna Peachum), care rămîne un personaj de comedie. Grupul gangsterilor (Mihai Mereuță, Marius Pepino, Gh. Ghițulescu, Vasile Florescu, Gh. Novac) este parcă lucrat cu penița fină a lui Dubout, pe detalii neașteptate și pline de un umor gras, dar și cu acea știință a compoziției ample, armonioase, care integrează organic detaliul întregului.

În sfîrșit, o găsim interesantă pe Jeny Speluncă, așa cum a creat-o Clody Bertola, exprimînd cu o vibrație tragică psihologia contradictorie a personajului.

La „Opera de trei parale“ s-a lucrat luni de zile — pe fiecare gest și replică, pe cea mai măruntă mișcare în scenă și cel mai neînsemnat obiect de recuzită, pe felul cum se cîntă un song și cum e luminată scena... Ar merita, dar este peste puțință, să le consemnăm pe toate. Ne oprim dar aici.



# MAI REPEDE, TOT MAI REPEDE

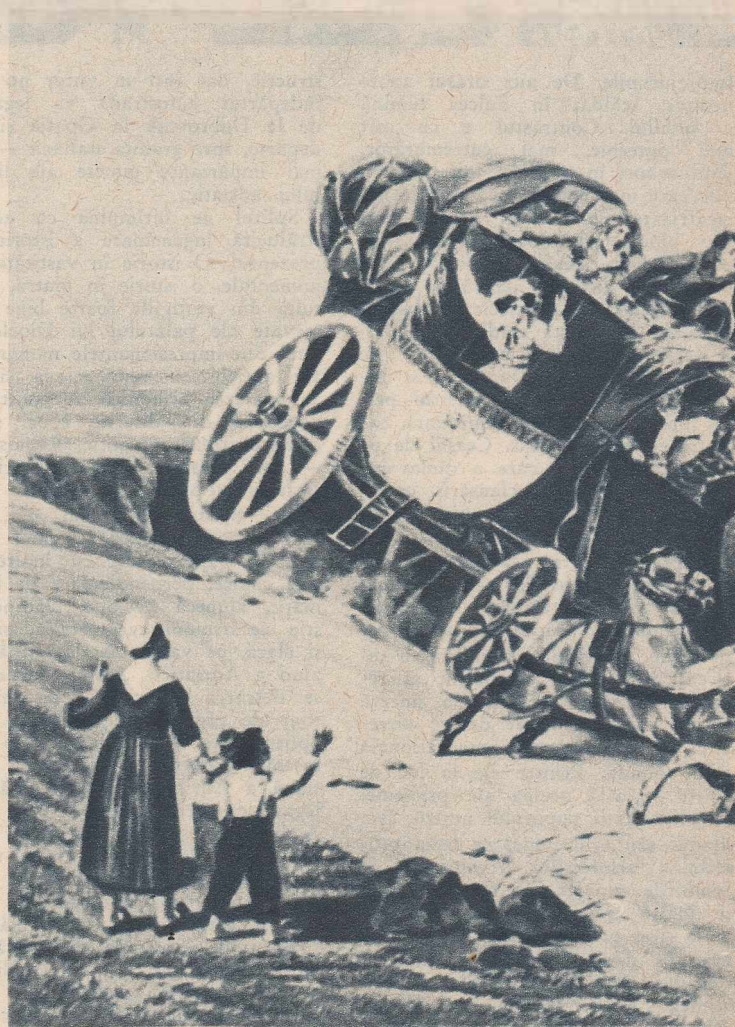
(I)

- „Santa Maria” – 9 km/h
- Viteza cosmică II – 11.2 km/sec

Secolul nostru este numit adesea „secolul vitezei”. Poate pentru că în acest veac omul a izbutit să creeze mijloace care l-au ajutat să „meargă” mai repede decât în decursul a zeci și zeci de secole. Pentru a realiza saltul de la viteza calului în galop la aceea a locomotivei, de pildă, a fost nevoie de cincizeci de secole. Dar automobilul, care este mult mai rapid decât locomotiva, s-a născut abia acum 80 de ani.

Milenii în șir omul a visat să se înalțe în văzduh, să zboare. Ceea ce părea un privilegiu al zeilor a devenit realitate pentru locuitorii Terrei și aceasta în mai puțin de 65 de ani de la primele încercări ale icarilor nemitologici. Mai mult: în a doua jumătate a secolului al XX-lea omenirea a pășit în era zborurilor cosmice.

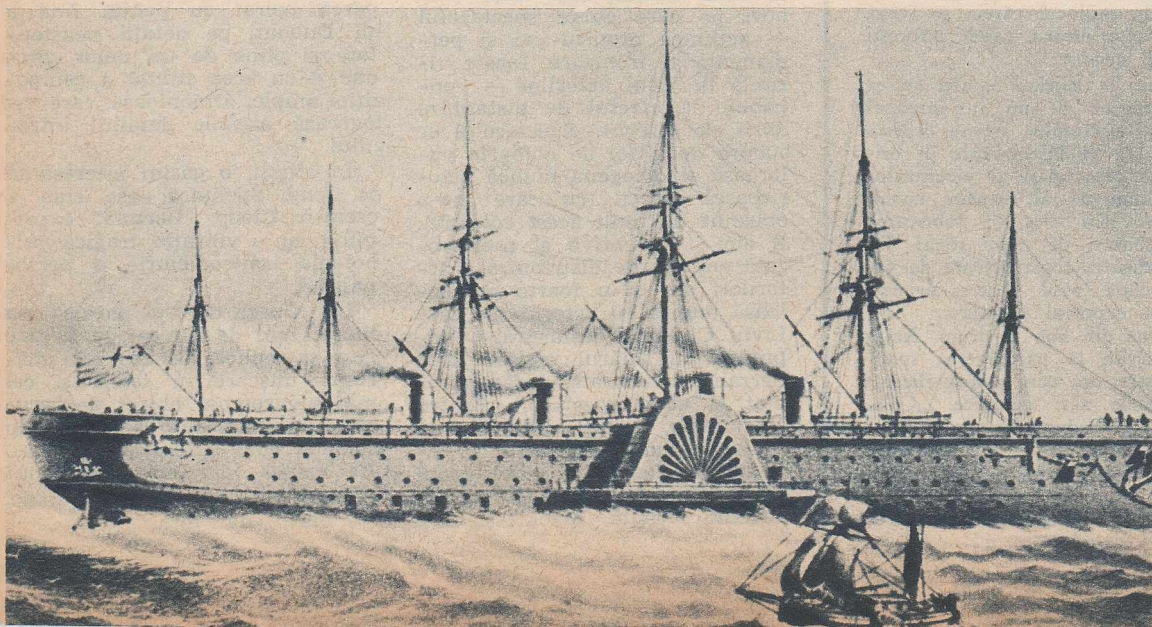
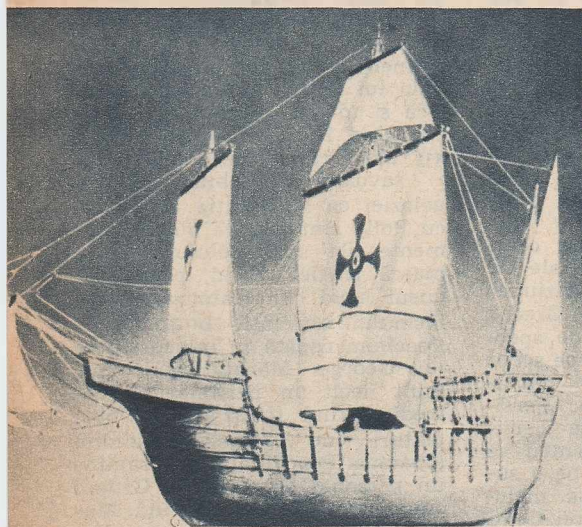
Istoria vitezei, cu adânci rădăcini în trecutul îndepărtat al omenirii, este istoria strădaniilor și izbînzilor omului în lupta sa pentru înfrîngerea distanțelor.



◀ Machetă reprezentînd o reconstituire a caravelei „Santa Maria”, vasul amiral al expediției lui Cristofor Columb.

„Plăcerile poștalionului”, gravură de Jezet (1835).

Primele vapoare erau acționate de roți cu zbaturi. Elicele au fost utilizate pentru prima dată în 1839. ▼



Să ne închipuim un grafic de temperatură care, în locul febrei, ar înregistra creșterea vitezelor realizate de om în decursul timpurilor cu ajutorul diverselor mijloace de locomoție. Examinîndu-l vom vedea că vreme de milenii maximele acestei curbe nu au depășit 10-20 km pe oră — vîntul, musculatura proprie sau aceea a calului fiind singurele „motoare” de care dispunea omul. Napoleon, de pildă, despre care se spunea că a cîștigat bătăliile cu picloarele soldaților săi, se deplasa în secolul al XIX-lea doar cu puțin mai repede decât o făcuse Alexandru cel Mare cu 300 de ani înaintea erei noastre.

Dar de cînd omul a pus focul să lucreze pentru el în cazanele locomotivei, pe graficul „febrei vitezei” curba a început să urce vertiginos. Să luăm însă lucrurile de la început.

#### ÎNFRUNTÎNDU-L PE POSEIDON

Pentru a străbate cu mai multă iuțeală apele, omul nu a reușit veacuri de-a rîndul să născocască altceva decât corabia cu pînze. Te



Infloiri azi privind vasele fragile cu care strămoșii noștri înfruntau oceanul necruțător. Avea perfectă dreptate filozoful Anacharsis care, cu șase sute de ani înaintea erei noastre, observa: „Există trei feluri de oameni: acei care sînt vii, cei care sînt morți și cei care sînt călători pe mare”. Căci pe atunci marinarii care navigau pe bordul navelor primitive erau, de fapt, oameni pe jumătate morți.

„Santa Maria”, vasul lui Cristofor Columb, avea 25 de metri lungime, 8 metri lățime și un deplasament de 100 tone. Nu era de fapt decât o barcă ceva mai mare, fără bucătărie, fără dormitoare. „Santa Maria” nu naviga mai repede decât predecesorii ei din antichitate. În 1492 avea o viteză de 9 kilometri pe oră...

În secolele XVII-XVIII însă concurența între marile puteri coloniale, ca și între numeroșii negustori, determină imperios creșterea vitezei navigației. Cîștigurile sau pierderile încep acum să depindă de ora sosirii vasului — prețurile fiind dictate totdeauna de cea dintîi navă încărcată cu mirodenii care acostă în port. Apar velierele comerciale cu mai multe plaze. Tunurile, sculpturile, blazoanele, toată această încărcătură inutilă și greoaie, dispăre. Cliperul secolului al XIX-lea, înzestrat cu vele multiple, vas ușor și scund, a fost cea

prințiară (regele Franței era însoțit de obicei de o suită de cîteva mii de persoane) se deplasează cu viteza pietonilor, în schimb cali vehiculelor izolate încep să meargă la trap.

Cercetînd operele clasicilor din timpul lui Ludovic al XIV-lea, constatăm că nici unul dintre ei nu pare a regreta lipsa vitezei. În 1660 Boileau blestema inghesualia Parisului, zgomotul, „groaza nopții”, nepomenind însă nici un cuvînt despre caleștile care mergeau încă exasperant de încet. Nici la începutul secolului al XVIII-lea, cu toate că între timp luase naștere o rețea internațională de poștalioane, viteza lor medie nu trecea de 25 km pe zi. Pe la începutul secolului al XIX-lea iuțea caleștilor a ajuns totuși la 10-12 km pe oră. Această viteză nu a fost însă depășită nici măcar în Anglia, cu toate că aci, începînd din 1832, șoselele construite de inginerul scoțian Mac Adam oferă condiții de călătorie mult mai bune decât în alte țări. În aceeași perioadă de timp caleștile poștei române, denumite „Olacul”, erau renumite pentru rapiditatea lor. În 1866, de pildă, între București și Focșani se circula cu o viteză de 17,5 kilometri pe oră.

Capitalismul în plin avînt, creînd condiții favorabile schimburilor comerciale, impune viteze de deplasare tot mai mari. Omul tinde să învingă prin viteză uriașele depărtări pe care le descoperise. Au fost desigur savanții care au imaginat mijloace de transport rapide încă înainte ca ele să fi apărut ca atare. Francezul Hautefeuille, de pildă, a încercat în 1678 să construiască un „motor cu explozie”, fiind probabil cel dintîi cercetător care s-a gîndit să utilizeze în scopuri pașnice forțele distrugătoare cunoscute de om. Căci Hautefeuille voia să-și pună în mișcare mașinăria cu praful de pușcă. Esecul lui a fost înțeles și explicat de Denis Papin, care a arătat că forța explozivă a pulberii era prea mare pentru scopul urmărit de Hautefeuille. La rîndul său, Papin a construit în 1707 primul cazan cu aburi destinat unei corăbii. Dar marinarii de pe Elba, speriați că-și vor pierde plinea, au distrus vasul.

Istoria însă nu poate fi oprită. Interesele materiale ale burgheziei au determinat apariția unui mare număr de invenții. Astfel s-au născut pe rînd vaporul (1807), locomotiva (1825), dinamul (1832), motorul cu gaze (1860), dinamita (1867), telefonul (1876), automobilul (1883), cinematograful (1895), avionul (1896) și multe alte minuni ale tehnicii. Să vedem însă cum a folosit omul, pentru a se deplasa mai repede, forța aburului.

#### „CUTIA CARE SCUIPĂ FUM”

La începutul secolului al XVIII-lea Denis Papin construiește — după cum am mai arătat — primul cazan cu aburi, iar la sfîrșitul secolului, în epoca revoluției industriale, James Watt creează mașina cu aburi, fiind de altfel cel pe care omenirea îl recunoaște drept tatăl acestei mașini.

Cam tot așa s-au întîmplat lucrurile și cu paternitatea vaporului. Între anul nașterii cazanului lui Papin — 1707 — și data pornirii vaporului lui Fulton — 1807 — s-a scurs exact un secol, timp în decursul căruia au fost mulți cei care au încercat să piaseze „cutia de foc” în pîntecele vaselor cu pînze. Unul dintre aceștia, inventatorul american Robert Fulton, i-a oferit lui Napoleon fregata sa acționată de abur. Napoleon însă, la sfatul consilierilor săi, a refuzat propunerea, declarînd că „aceste cutii de scuiat fum nu vor avea niciodată valoarea practică a unei arme de luptă”. Ce eroare istorică!

În 1807 vasul lui Fulton — „Clermont” — înaintea sa pe apele fluviului Hudson cu 9 km pe oră, viteză cu nimic superioară celei cu care se deplasa cu mai bine de trei secole în urmă „Santa Maria”, caravela lui Cristofor Columb. În 1819

„Savannah”, primul transatlantic cu aburi, părăsește portul New York, parcurgînd distanța pînă la Liverpool într-o lună de zile — mai mult decît decît cele 21 de zile de care avusese nevoie, în 1502, Columb pentru a ajunge din Spania în America centrală! Este evident însă că primele „cutii de foc” nu au putut repara o victorie imediată asupra corăbiilor cu pînze. Totuși, pînă la urmă, forța aburului a învins.

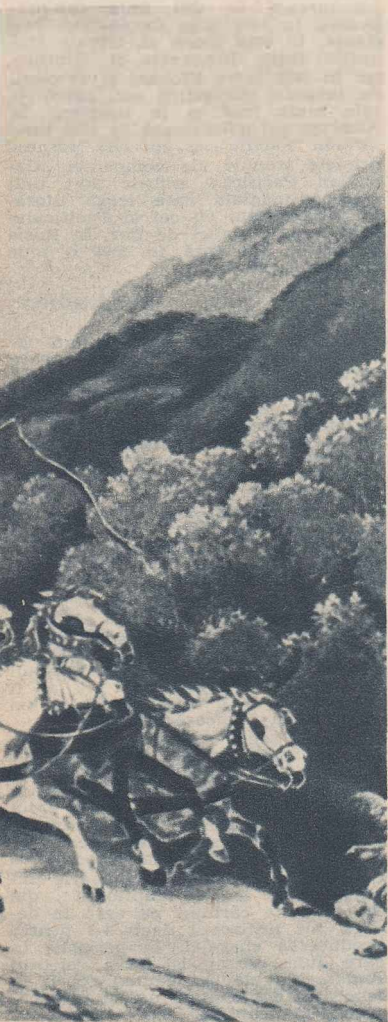
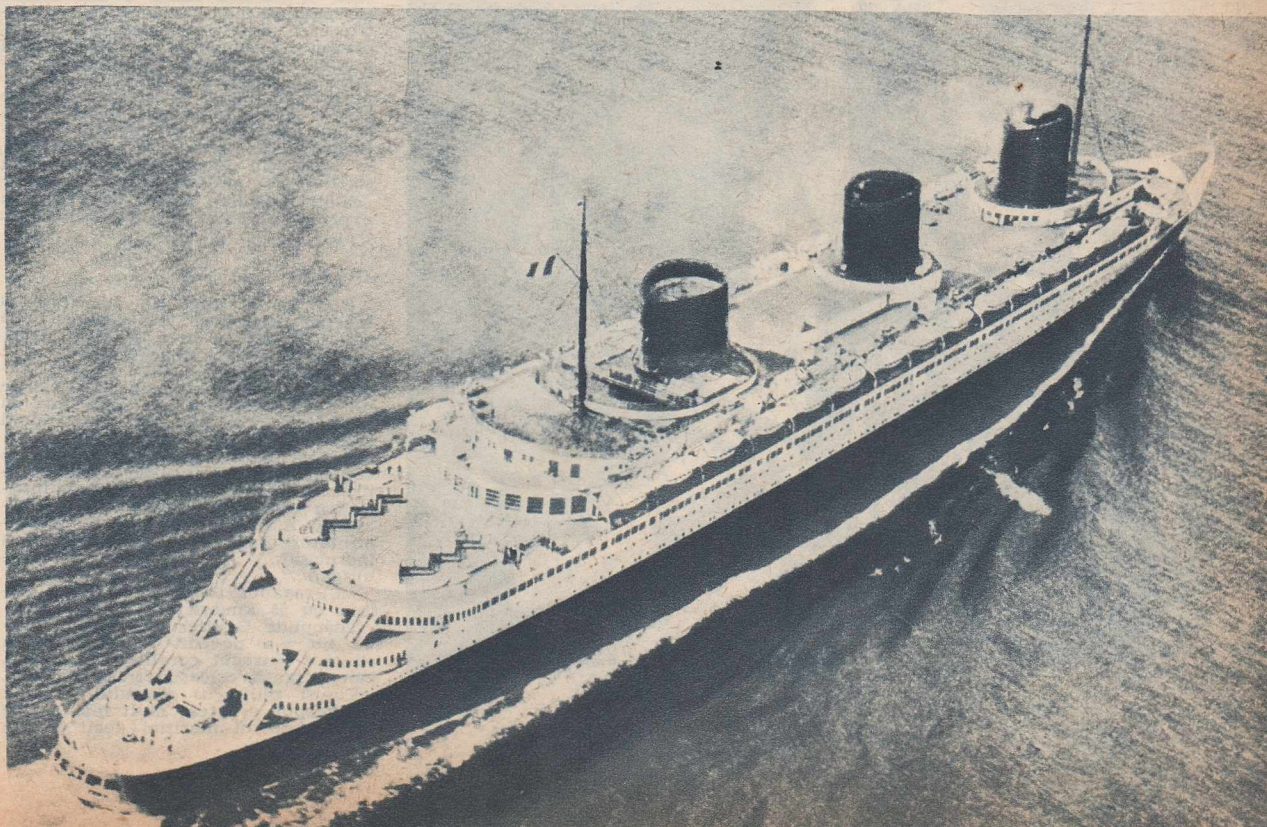
Bătălia între trecut și viitor, între vapor și velier, a rămas mult timp nedecisă. În primele decenii ale existenței vaporului, căpitanii cliperelor găseau o deosebită plăcere să ia în bătaie de joc „cutiile de foc”. Le plăcea grozav să le lase în urmă. În 1839 transatlanticul „Great Western” parcurge distanța dintre New York și Bristol în 14 zile. În 1840 cliperul „Sovereign of the Seas”

(Continuare în pag. 18)

## VITEZA ȘI DEZVOLTAREA TELECOMUNICAȚIILOR

- 450 î. e. n.** Signalele de foc ale grecilor.
- 10 e. n.** Posturile de strigăte ale galilor. Distanța parcursă de semnale: 240 km pe zi.
- sec. XVI.** Drumul unei scrisori cu poștalionul între Paris și Milano durează peste o lună de zile.
- 1794** Prima linie de telegrafie optică a lui Chappe în Franța.
- 1850** Se introduce telegraful electric, sistem Morse. Transmiterea unui mesaj simplu: 20 de minute.
- 1866** Prima cablogramă între Europa și America, transmisă în cîteva minute. (Cu un an înainte, vestea asasinării președintelui Lincoln a ajuns în Europa în 10 zile — cît îi trebuise vaporului „Great Eastern” ca să traverseze oceanul.)
- 1876** Telefonul lui Graham Bell.
- 1896** Prima comunicare de telegrafie fără fir la o distanță de 21 km.
- 1900** Telexul lui Siemens (un fel de telegraf la domiciliu între doi abonați) transmite 120 de cuvinte pe minut.
- 1902** Prima radiotelegmă peste Atlantic.
- 1923** Încep să apară posturile de radioemisiune distractivă.
- 1950** Intrăm în era televiziunii.
- 1962** Programele de televiziune sînt transmise între America și Europa cu ajutorul „Telstarului”.
- 1964** Inginerii francezi și italieni construiesc o rachetă poștală care parcurge distanța Londra-Paris-Frankfurt în aproximativ 20 de minute.
- 1964** Cu ajutorul satelitului Echo-2 se urmărește stabilirea legăturilor prin radiotelefon și radiotelegraf între savanții sovietici și americani.
- 19...?** Supercentralele electronice dirijează întregul voium al operațiilor de telecomunicație.

Transatlanticul francez „Normandie”, care în 1935 a cîștigat premiul „Panglica albastră”, rezervat vapoarelor care circulau pe ruta Cherbourg — New York. „Normandie” a parcurs acest drum în 4 zile, cu o viteză medie de 54,7 km/oră.



mai rapidă navă cu pînze din istoria navigației. Cu un vînt favorabil, atîngea o viteză de 35 km/oră.

Așadar, în patru secole — adică de la caravela lui Columb și pînă la cliper — curba vitezei s-a urcat pe graficul nostru de la 9 la 35 km/oră. Dar ce se întîmpla între timp pe uscat?

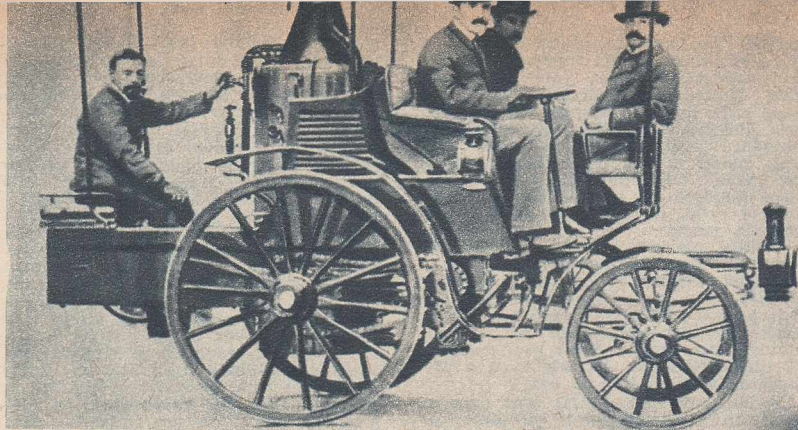
#### „ÎNCET-ÎNCET, DEPARTE AJUNGI”

Construcțiile rutiere au fost mult timp neglijate; încă în urmă cu un secol și jumătate se călătorea mai repede pe apă decît pe drumurile și șoselele în general neîngrijite, uneori chiar cu desăvîrșire impracticabile. E foarte posibil ca înțeleptul din popor care a creat zicala: „Încet-încet, departe ajungi” să fi fost inspirat tocmai de aceste drumuri. Omul mergea încet, mai ales pe jos sau, în cel mai bun caz, folosind calul.

Deși poștalioane au existat și pe vremea romanilor, caleașca rapidă nu apare decît pe la mijlocul secolului al XVI-lea. Enorme cortegii

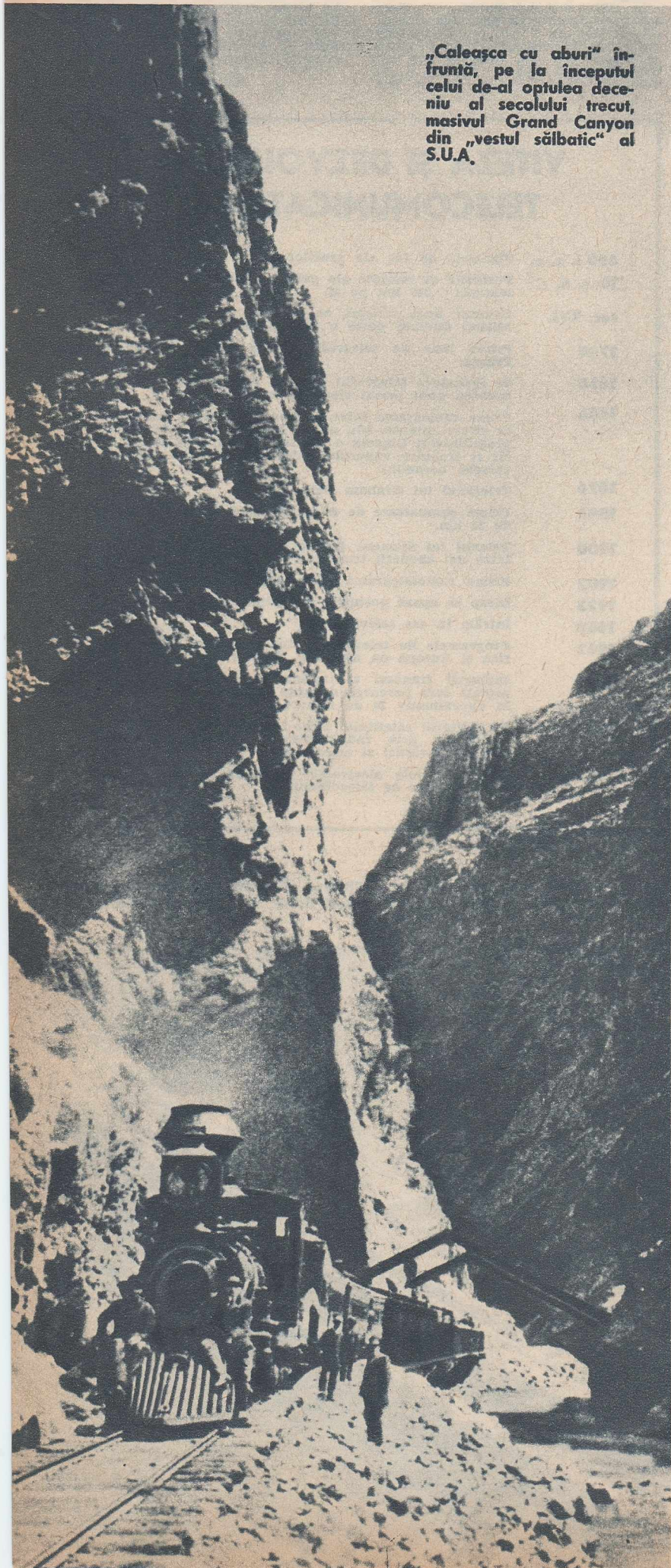


# MAI REPEDE, TOT MAI REPEDE (I)



Automobil acționat de o mașină cu aburi (1885). Termenul „șofer” vine de la cuvântul francez „chauffeur”, însemnând fochist. Înaintea erei benzinei, fochistul avea un rol cel puțin la fel de important cu al celui ce manevra volanul.

„Caleașca cu aburi” înfruntă, pe la începutul celui de-al optulea deceniu al secolului trecut, masivul Grand Canyon din „vestul sălbatic” al S.U.A.



realizează aceeași performanță. În 1862 însă, vapoarele nu mai au nevoie decât de 9 zile pentru cursa Le Havre-New York, iar între anii 1875 și 1920 durata traversării se reduce la 7 zile, ajungând în 1935 la mai puțin de 5. Constructorii cipurilor rapide abandonează partida la începutul secolului nostru când forța aburului învinge și în navigație. O dată cu ea se afirmă și un nou combustibil: cărbunele.

## LOCOMOTIVA CIRCULĂ MAI RAPID

Linia de cale ferată Liverpool-Manchester a fost inaugurată în 1825 — an considerat de altfel drept data de naștere a căii ferate. Cu toate acestea prima linie a „caleștilor cu aburi” fusese construită cu cinci ani în urmă, în 1820, tot în Anglia, între Darlington și Stockton. Pe această distanță circulase „Rocket”, renumita locomotivă a lui Stephenson.

Paternitatea căii ferate este la fel de discutabilă ca și cea a locomotivelor. Se pare că prima linie ferată — și azi în folosință — a fost construită între Casson Close și Middleton încă din 1758, e drept folosită la început pentru transportul cărbunelui și avind vagoane trase de cai. Dar în 1812, pe aceeași linie pufăia mândră locomotiva lui Blekinsop, trăgând 25 de vagoane cu o viteză de... 6 km pe oră. După cum vedem, „cutia de foc” își ia avântul destul de încet. În jurul anului 1830 însă, când locomotiva se perfecționează, curba graficului nostru suie brusc. Pentru prima dată omul se deplasează mai repede decât calul de curse.

Și câte obstacole nu a trebuit să învingă „noul născut” al inginerizării omenești! Moșierii englezi au protestat vehement împotriva lui, afirmând că noua mașinărie le va speria de moarte vacile și le va incendia pădurile. Colegiul medical din Bavaria a declarat că viteza îngrozitoare cu care gonește locomotiva va provoca o boală a creierului — „delirium furiosum” — și că, în consecință, se impune construirea unui zid înalt pe tot parcursul liniei ferate. Atmosfera ostilă a fost creată și susținută mai cu seamă de cei pentru care apariția locomotivei a reprezentat falimentul — proprietarii rețelelor de canale navigabile interioare, patronii firmelor de transporturi, hanglii și circiurarii ale căror „prăvălii” erau plasate de-a lungul șoselelor, în drumul poștașilor. Și, trebuie să recunoaștem, la începutul începuturilor nici unii scriitori nu au fost entuziasmați de „calul cu aburi”. Alfred de Vigny își exprima părerea, în 1834, cam așa:

„Pe acest taur de fier care scripă foc,  
gîștie și urlă,  
Omul s-a urcat prea devreme...”

Nici Victor Hugo nu manifestă la început încredere în minunea cea nouă. Totuși se urcă și el în tren, și iată ce scrie a doua zi soției sale: „M-am împăcat cu calea ferată... Rapiditatea este nemaipomenită. Florile de lângă drum nu mai sînt flori, ci pete sau mai bine-zis niște dungi roșii și galbene; griul pare a fi bogat și bălal, orașele, turnurile și copacii dansează jucăușe și se îmbrățișează la orizont... Seara ne-am întâlnit cu trenul care mergea spre Bruxelles. A fost de-a dreptul înspăimîntător cînd cele două viteze s-au încrucișat... A fost un adevărat uragan...”

„...Uraganul” lui Victor Hugo înainta cu 55 km/oră.

Théophile Gautier observase: „Încă nu s-a dovedit că vaporul cu aburi a întrecut corabia cu pinze și calea ferată caleașca trasă de cal”.

Totuși utilizarea aburului a făcut la început progrese mult mai rapide în transportul maritim decât în cel

feroviar, nereclamînd în acest domeniu investiții în șine, poduri, tuneluri etc. Dar nici calea ferată nu rămîne mult timp în urmă. Tot mai multe perechi de șine împinză Europa, tot mai multe tuneluri îi străpung munții. În țara noastră se inaugurează în 1854 linia Oravița-Buziaș, în 1860 linia Cernavoda-Constanța, în 1869 încep să circule trenurile între București și Giurgiu, iar în 1879 între Ploiești și Predeal. Pe măsura răspîndirii lor, căile ferate cresc însă și în lungime. În America se inaugurează în 1869 linia „Union Pacific” și în 1883 pornesc primele trenuri ale companiei „Canadian Pacific”; ambele sînt linii transcontinentale care leagă litoralul Atlanticului cu cel al Pacificului prin lungi panglici de fier. În Rusia se dă în folosință în 1902 o linie transiberiană.

## „TIME IS MONEY”

„Timpul înseamnă bani” — iată lozincă sub semnul căreia ia amploare dezvoltarea căilor ferate, cel mai rapid mijloc de locomoție, în același timp cel mai ieftin și cel mai demn de încredere. Trenurile pornesc și sosesc cu precizie, „business”-ul modern nu se mai poate încrede în poștașii. În 1900, la expoziția universală de la Paris, un panou ilustra dezvoltarea vitezelor atinse în transportul feroviar. Acest panou demonstra că în momentul cînd expresul Paris-Calais (296 km), circulînd cu viteza de 91 km/oră, intră în gara Calais, căruța țărănească din 1690, ce a pornit din Paris concomitent cu expresul, s-ar fi găsit la numai 6 km de punctul de plecare, caleașca din 1786 la 12 km, iar trenul în circulație în anul 1876 nu ar fi ajuns decât la o distanță de 193 km de capitala franceză.

Phileas Fogg — după cum ne povestește Jules Verne — și-a propus să înconjoare pămîntul în 80 de zile. Dar oamenii voiau să călătorească mai rapid și mai ieftin decât eroul celebrului romancier francez, care nu a folosit pe vremea aceea decât vaporul și locomotiva. Căci locomotiva cu aburi este totuși o mașinărie imperfectă și foarte risipitoare: din 100 tone de cărbuni pe care le devoră, nu utilizează decât 4-5 pentru producerea energiei. În perioada în care Jules Verne își scria celebrul roman, cercetătorii căutau febril în laboratoare purtători noi și mai puternici de energie.

În 1860 Jean Etienne Lenoir prezintă la Paris spre patentare proiectul unui motor acționat cu gaze și aer comprimat. Cîteva ani mai tîrziu, mecanicul vienez Siegfried Marcus construiește un car înzestrat cu motor cu explozie. Primul automobil adevărat este pus în mișcare în 1883 de Benz. Mașinăria lui ne pare azi ridicolă, dar pe atunci a ulmit omenirea. Automobilul era acționat de un motor de 3/4 cai putere (!) și ajungea la o viteză de 15 km/oră. După fiecare 15 minute de „lureș”, motorul trebuia oprit să se răcească și să se „odihnească”. Pe atunci Europa mai avea încă un avans față de America. Pe vremea cînd francezii au organizat pe șoseaua Paris-Rouen primul concurs al „trăsurilor fără cai”, Henry Ford nu era decât un modest și obscur inginer.

Ne găsim la sfîrșitul secolului al XIX-lea. Omul a creat mijloace de locomoție cu care a atins viteza de 100 km pe oră, dar nu cu ajutorul benzinei, ci folosindu-se tot de abur. Locomotiva cu abur, invincibilă încă, își păstrează locul întîi în goana pentru viteză. Deocamdată...

Ion ASZÓDY



## CITITORII CĂTRE CITITORI

Următorii cititori doresc să corespunde: G. Teodorescu și Alfred arcaș, electricieni, Termocentrala aduș-Iernut: ilustrate; Costi Iamfir, Craiova, str. Muncii 18: ustrate; Ion Oprea, electrician, Lupeni, str. T. Vladimirescu, bl. 17, c. C 1, ap. 34: ilustrate; Irina Iorlan, muncitoare, Brașov, str. V. Bălcescu 31, ap. 12: ilustrate; Tudor Hirșovescu, sudor, și Mitică Iacăleanu, strungar, Reșița, căminul uncioreș Lunca nr. 2, ap. 1: sport, muzică, ilustrate; Violeta opescu, elevă, Cîmpulung Moldovenesc, str. G-ral Praporgescu 3: ustrate; Ion Bălan, Lupeni, Căminul 9, cam. 91: sport, ilustrate; Dan Stutmar, elev, București, str. Trisovului 13, bl. Ob. sc. C, et. 1, p. 45: teme diverse, ilustrate; Nicolae Savoș, contabil, com. Sur-luc, rn. Zalău, reg. Cluj: ilustrate; Elena Curelaru, Școala de pedagogie, complexul școlar Bîrlad: ilustrate; floara Ganciu, O. N. Călan, ol. C, 8, sc. 1, ap. 2: ilustrate; Gh. Voșniuc, profesor, com. Salcea, reg. uceava: teme diverse, ilustrate; I. Mihart, lăcătuș, Reșița, Orașul Iou, bl. 2, ap. 9: cinema, ilustrate; Frigore Popa, Deva, str. A. Vlaicu 7: ilustrate; Nicu Berghian, instala-tor, Lonerău 267, rn. Sebeș: teme diverse, ilustrate; Tony Virjoh-he, muncitor, Tîrgoviște, Uzina de tilaj petrolier: teme diverse, ustrate; Corneliu Sinocu, sudor, om. Basarab, rn. Calafat: teme iverse, ilustrate; Panait Gheorghe, lectrician, Timișoara, bd. 6 Mar-ie 65: tehnică, ilustrate; Mircea firgoi, sudor, Hunedoara, bl. turn , ap. 52, et. 5: teme diverse, ustrate; Maria Ziglăr, elevă, Tîr-oviște, str. Brîncoveanu 20: lite-atură, muzică, ilustrate.

## POȘTA NOASTRĂ

AUREL UNGUREANU, BUCU-REȘTI. Desigur că ne interesează otoprafii reprezentînd chipuri de ameni ai muncii, peisaje, scene de

gen etc. Nu este necesar să ni le trimiteți în dublu exemplar, dar e bine să executați copii mai mari — minimum 9x12 cm. În ce privește fotografia trimisă, cu regret nu o putem publica, deoarece nu demult am mai publicat aceeași statuie a lui Ștefan cel Mare.

A. AHIVERINEI, GALAȚI. Despre grafologie am publicat și noi un articol, ca răspuns tot la întrebarea unui cititor. Vedeți „Flacăra” nr. 15 din 11 aprilie 1964.

SEVASTIȚA BERCEA, DRĂGĂNEȘTI OLT; DOROTHEA SPENGLER, TIMIȘOARA; VIVIANE MOISUC, IAȘI. Așa cum am mai anunțat, nu publicăm adresele artiștilor de cinema și ale cîntăreților de muzică ușoară. În ce privește actorii romîni, oricărui dintre ei i se poate scrie pe adresa teatrului în care-și duce activitatea.

CONSTANTIN MARINICĂ, BUCUREȘTI. Robertino Loretti are 18 ani și s-a făcut cunoscut publicului de vreo doi ani.

VASILE NAIDIN, TR. MĂGURELE. Isaac Newton (1642-1727) a fost un celebru matematician, fizician, astronom și filozof englez. Meritul său cel mai de seamă îl constituie descoperirea legii gravitației universale și explicarea fenomenului de descompunere a luminii.

STEFAN DEDU, BUZĂU; C. ZVARICI, CONSTANȚA; I. ALMĂȘAN, DEVA. Sesizarea dv. este justă: actul de deces nr. 2935 eliberat de Primăria comunei București din 17 iunie 1889, prin care se consemnează moartea lui Mihai Eminescu — act reproduc în volumul academicianului G. Călinescu — conține o eroare: indică drept vîrstă a celui încetat din viață 43 de ani. Într-adevăr, după cum se arată în același volum, data exactă a nașterii poetului este încă și astăzi obiect de controverse: Mihai Eminescu s-a născut ori în 1849, ori în 1850. Deci, cînd a încetat din viață poetul a avut 39-40 de ani și nu cum se scrie în actul de deces.

MARCEL MIHĂESCU, BRAȘOV. Vă recomandăm să căutați la o bibliotecă publică lucrarea „Istoria cinematografului mondial” de Georges Sadoul, apărută în 1961 în Editura științifică. În această lucrare veți găsi toate datele care vă

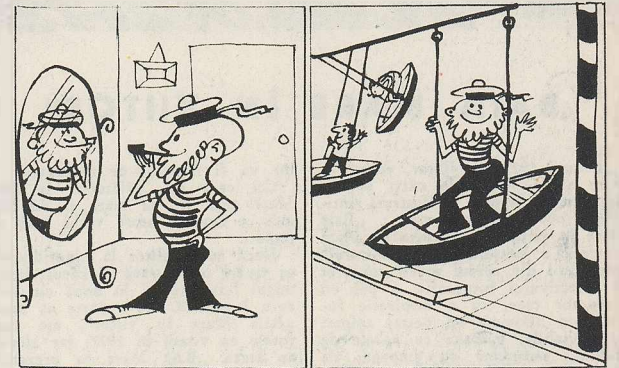
interesează privitoare la istoria și evoluția cinematografului.

FLORICA BĂLACHE, BUZĂU. 1) Numele București se întîlnește pentru prima dată într-un hrisov al lui Vlad Tepeș, la 20 septembrie 1459. Așezarea este însă cu mult mai veche: cercetările arheologice au dovedit că teritoriul pe care se află Capitala R. P. Romîne a fost locuit neîntrerupt încă din epoca paleolitică. Vlad Tepeș a ridicat însă aici cetate pe la mijlocul secolului al XV-lea, iar Mircea Ciobanu și-a construit aici o curte domnească. București a rămas de atunci capitală a Țării Romînești, devenind la 1859 capitală a Principatelor Unite și mai apoi a Romîniei. 2) În ce privește datele din istoria cinematografului de care ne întrebați, vă rugăm să citiți răspunsul dat mai sus cititorului nostru Marcel Mihăescu din Brașov.

IONEL GAL, BUCUREȘTI. Reproducem în paginile de față un fragment din scrisoarea dv., cel ce se referă la publicarea fragmentelor din lucrarea autobiografică a lui Charles Chaplin. Vă mulțumim pentru aprecierile făcute în legătură cu aceasta, ca și pentru celelalte aprecieri ce le faceți. Și acum răspunsuri la întrebări: 1) Despre îmbrăcămintea pentru bărbați vom publica unele lucruri în nr. 49 din 5 decembrie (săptămîna viitoare) și anume despre ținuta vestimentară de revelion. Vă promitem să mai venim și cu alte materiale despre moda masculină. 2) Despre avioanele supersonice în general veți putea citi tot în numărul de săptămîna viitoare, în partea a doua a documentarului intitulat „Mai repede, tot mai repede”, care prezintă o istorie a vitezei în transporturi. Amănunte despre avionul supersonic „Concorde” au apărut multe în presă în ultima vreme; nu este însă exclus să publicăm și noi un material pe această temă, în măsura în care vom putea aduce lucruri inedite. 3) Despre desalinizarea apei de mare am publicat mai demult un documentar larg. Era intitulat „Setea lumii” și a apărut în „Flacăra” nr. 39 din 29 septembrie a.c. 4) Despre istoricul orașului Mediaș vom publica un material special.

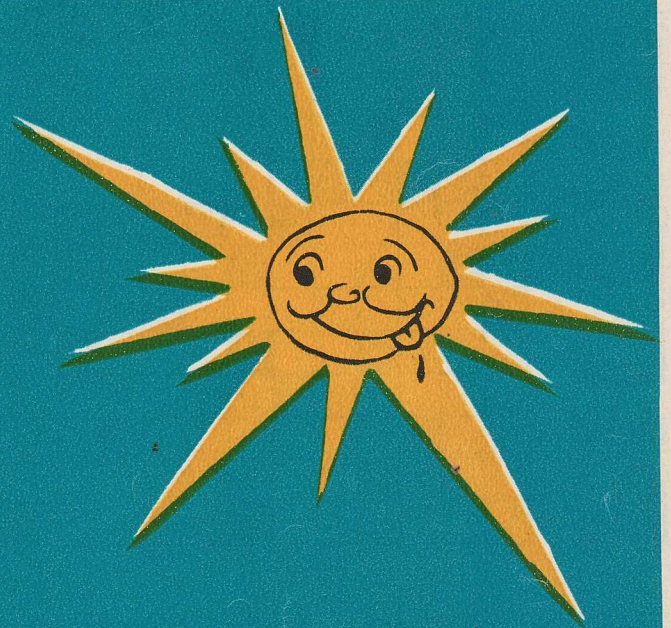
V. SILVIAN

## TURTURICĂ



Gh. CHIRIAC

## UN NOU PRODUS ROMÎNESC



Bere tip

P O R T E R

Berea de tip Porter, de culoare brună, obținută din mai multe feluri de malț, are un extract ridicat în mustul inițial, un conținut bogat de hamel și alcool.



# De la una la alta

Cînd ilustratele devin documente (III)



## „BAIA MARE ÎN VIITOR“

În anul 1927, un librar, editor — între altele — și de cărți poștale ilustrate, a tipărit o ilustrată intitulată poetic și exuberant: „Baia Mare în viitor“. A fotografiat piața centrală a orașului, dar „viitorul“ scăpîndu-i din cerul precis conturat al obiectivului fotografic, a pus un desenator care, cu o inspirație fugoasă, a plămănit un peisaj animat de dirijabile, baloane cu nacele de răchită, avioane cu ampenaj de pînză și un tramvai, tot aerian. Trebuie să recunoaștem că imaginația împerecheată a unui librar și a unui desenator de afișe de bal are ceva de „Luna parc“ și de Prater vienez.

Nu le facem nici o vină, fiindcă, aflîndu-se în anul 1927, n-aveau de unde să știe că în anii noștri viul

lor va fi întrecut de realitate.

Cei care ați călătorit la Baia Mare știți cît de mare și de frumoasă a devenit acest vechi oraș de mineri.

Dacă aș fi editor la „Meridiane“, aș tipări o ilustrată al cărui dreptunghi l-aș împărți în două cîmpuri, ca-n heraldică. De-o parte aș așeza „Baia Mare în viitor“, așa cum fusese ea visată în 1927, iar alături aș așeza „Baia Mare în prezent“. Și asta, aș face-o numai ca să se vadă încă o dată, chiar și printr-un exemplu modest și obișnuit, că nu e nevoie de tramvaie zburătoare pentru ca visurile cele mai îndrăznețe să devină în socialism o realitate simplă și evidentă.

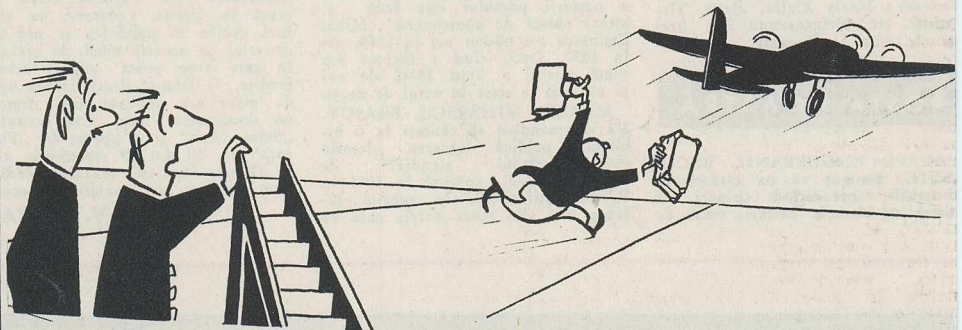
Petru VINTILĂ

## UMOR



— De ce nu te urci?  
— Aștept unul cu auto-taxare... Mi-am uitat banii acasă...!

V. TIMOC

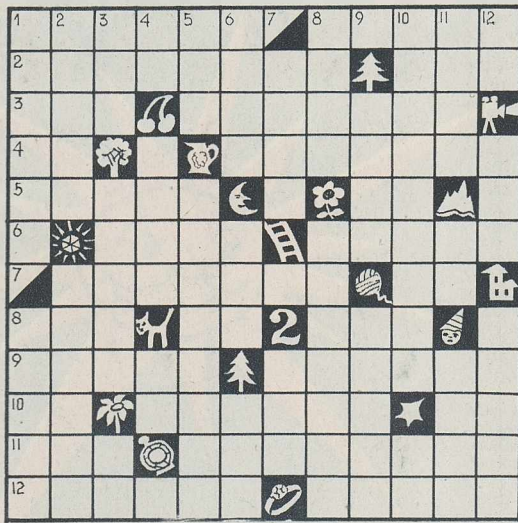


— Crezi că-l mai prinde?... —

Fără cuvinte...

Rik AUERBACH

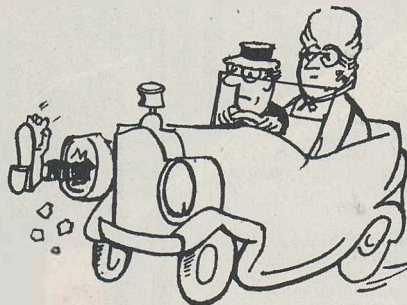
## PIETRE



ORIZONTAL : 1) Mineral cristalizat de culoare roșie folosit ca piatră de șlefuit sau ca piatră prețioasă — În paleolitic avea vîrfurile de cremene. 2) Vestită carieră de marmură albă, albă-albăstruie, cenușie, albă-roz și roz, în munții Poiana Ruscăi — Meșterul modelier al stîncilor (mit.). 3) Dimie — Piatră semiprețioasă de culoare violetă. 4) Nichel — Pentru aruncat... pietre. 5) Podoabe... cu pietre — Înțelegere. 6) Piatra Craiului (2.239 m) — Pietre fine, cu motive decorative. 7) Refugiu pentru turiști, în Bucegi — Cele ale Cleopatrei sînt din piatră (sing.). 8) Rumegător tibetan — Din Pietroasa! — Rocă sedimentară, galbenă sau cafenie, folosită în construcții, sculptură, olărie. 9) Corp de gardă (inv.) — Fructe, bune cînd sînt... pietroase. 10) Poftim... la Derunata! — Vă prezintă pe... „Domnul Topaze“ — Salut! 11) Persoană — Cunoscută carieră de calcar pe Valea Prahovei. 12) Bun pentru fabricarea varului, a cimentului și ca material de pietruire — Nene (reg.).

VERTICAL : 1) Rocă dură folosită în construcții — Unul dintre stilurile arhitectonice. 2) Varietate de corindon, de culoare roșie — „Piatra arsă“ în Bucegi, „Pietrele“ în Retezat sau „Piatra unică“ în Hășmaș (sing.). 3) Astfel — Una s-a numit a pietrei cioplite (paleolitic), alta a pietrei șlefuite (neolitic) — Scule! 4) În stîncă! — Ansamblu de terenuri, construit din conglomerate, gresii, marnă și argilă — Horia Cremene. 5) Interjecție — Studiază legile artei. 6) Durată — Precum — Poate aduce și ploaie... cu piatră. 7) Fără luciu, spălăcit — Localitate în Portugalia. 8) „Piatra...“, culme în masivul Ceapläu — Munți vulcanici, cu vîrfurile Pietrosul (2.102 m). 9) A produce — „Tare ca piatră!“ 10) Pietre prețioase — Fire de nisip! 11) A schimba direcția — La table — Viitoarea pline! 12) Parte dintr-un inel! — Diviziuni din istoria pămîntului — O piatră... fără apă.

Ion PASCAL



— Nu mai nimeresc pedala de ambreiaj... —

„Bunte Illustrierte“



— Doctorul nu mi-a dat voie să fumez decît o țigară pe zi... —

„Vie Nuove“

Dezlegarea jocului „TĂLMĂCIRI... PE NOTE“, apărut în nr. trecut

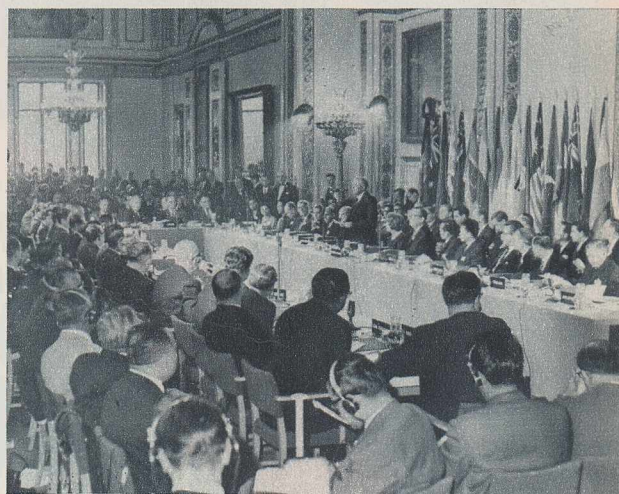
ORIZONTAL : 1) ARMONIE — FLORI. 2) URARE — STA — TON. 3) R — INVITAȚIE — D. 4) OP — AIM — RA — TUR. 5) RAU — NŪME — MINĂ. 6) AP — MONA — HAȚEG. 7) UNIVERS

— LALO. 8) GS — RA — IUTE — TS. 9) RE — NATA — BUCHET. 10) ELITĂ — RIS — A — 11) FETE — MUT — CIOT. 12) A — E — RU — GAMINTE. 13) TRILURI — ORAȘ.





Capitala R. P. Ungare s-a îmbogățit cu un nou pod — al optulea. Construit în locul podului Erzsebet, aruncat în aer de către fasciști la începutul anului 1945, el va contribui la asigurarea unei și mai bune legături între cele două părți ale orașului — Buda și Pesta, despărțite de apele Dunării. Fotografia înfățișează noul pod budapestan și drumul de acces.



Timp de câteva zile, în capitala britanică s-a întrunit consiliul ministerial al „planului de la Colombo” — care grupează un număr de 22 state, în majoritate din Asia de sud și de sud-est. Recenta sesiune de la Londra a avut la îndemână o serie de state asiatice participante la sus-amintitul plan, inițiat în 1950, și-au manifestat nemulțumirea față de rezultatele îndeplinirii programului inițial care preconiza dezvoltarea economică a țărilor membre.



Agencia americană U.P.I. a relatat că autoritățile de la Saigon intenționează să se folosească de marile inundații din Vietnamul de sud pentru a lovi în forțele patriotice, respectiv împiedicând aprovizionarea cu alimente a regiunilor controlate de partizani. În ciuda acestor măsuri, potrivit știrilor soșite din Vietnamul de sud, forțele patriotice și-au intensificat în ultima vreme acțiunile de guerrilă.

După zădărnicierea în Zanzibar a unui recent complot pus la cale de un grup înflat în legătură cu ostul sultan al Zanzibarului și cu unele puteri străine și prin care se urmărea ștergerea republicii și înălțarea actualului regim din Tanzania, în țară au avut loc demonstrații de protest împotriva amestecului străin în treburile interne ale Republicii Unite Tanzania. În fotografie: manifestații pe străzile orașului Dar es Salaam.



Doi speologi, Tony Senni (stinga) și Josie Lares, încep o experiență interesantă, intenționând să rămână în două peșteri separate din apropiere de Andon (Alpii Maritimi) timp de patru și respectiv trei luni, pentru a urmări efectele acestei îndelungate șederi în subteran asupra vieții omenești.

### ÎN VITRINELE LIBRĂRIILOR DIN CEHOSLOVACIA

Mare admirator al geniului eminescian, poetul cehoslovac Vilém Závada a tradus anul acesta un volum din creația lui Mihail Eminescu. Aceasta este a doua apariție în limba cehă a versurilor lucefărilor poeziei românești, prima datînd din 1958, în excelența traducere a lui Jvan Krasko.

De altfel, traducere din Eminescu nu sînt singurele care au apărut în R.S. Cehoslovacia. În ultimii ani au fost tipărite o serie de valoroase lucrări din patrimoniul literaturii române: „Țara de dincolo de negură” și „Nicoară Potcoavă” de Mihail Sadoveanu, „Pădurea spînzuraților”, „Catastrofa” și alte lucrări de Liviu Rebreanu, „Străinul” de Titus Popovici sînt numai cîteva dintre ele.

Anul acesta în vitrinele librărilor cehoslovece au apărut noi titluri din creația scriitorilor noștri: „Ultima Tauber” de Lucia Demetrius, în traducerea Mariei Kavková, și „Desculț” de Zaharia Stancu, în traducerea lui Frantisek Holub. „Desculț” a apărut în a doua ediție, prima fiind de mult epuizată.

Literatura tehnico-științifică românească stîrnește la rîndu-i un viu interes. Recent a apărut la Praga lucrarea acad. Gr. C. Moisil „Teoria algebrică a mecanismelor automate” (Editura Academiei de științe).

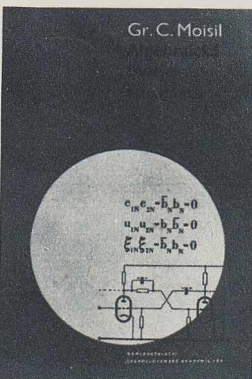
Spicuum din prefața semnată de cei trei traducători:

„Datorită lucrărilor academicianului Gr. C. Moisil, ale colaboratorilor și elevilor săi, școala românească ocupă un loc de frunte în acest domeniu. În literatura noastră tehnică, în afara unor lucrări mai vechi ale lui M. A. Gavrilov, cartea acad. Moisil este unică în acest sector și se dovedește a fi de un real folos inginerilor care lucrează în domeniul automatizării cu contacte și relee. Ea va sluji educației tehnico-științifice a tineretului nostru”.

N. RĂZVAN



Sir Winston Churchill, cunoscută personalitate a vieții publice din Anglia, împlinește la 30 noiembrie nouă decenii de viață. Precum se știe W. Churchill s-a retras de mai multă vreme din viața politică a țării, iar de curând a renunțat și la mandatul de membru al Camerei Comunelor.







UZINA

# RULMENTUL

Braşov str. Podului nr. 2  
produce și livrează:

Rulmenți radiali cu bile • Rulmenți radiali-axiali cu role conice  
• Rulmenți pentru crucile cardanice • Rulmenți speciali cu  
ace • Rulmenți de precizie pe role cilindrice • Bile.