

# Veac nou

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

## automobile...

Ce linii urmează astăzi construcția automobilelor? Care e problema nr. 1 a fabricilor unde se nasc aceste vehicule? Cum va arăta turismul viitorului?



Omul în fața vehiculului

### Citiți în acest număr:

ANUL XX

**28**

(1008)

10 iulie 1964

12 pagini, 1 leu

SAHALIN,  
O INSULĂ

DIN ORIENTUL  
ÎNDEPĂRTAT

de Cezar Popescu și Stere Ciulache

(pag. 3)

hănhatilor  
pagina  
vui vuiuilor

(pag. 12)



# memento

## S. I. Marșak

Cu moartea lui Samuil Iakovlevici Marșak, iubitorii de literatură din Uniunea Sovietică, și nu numai din U.R.S.S., pierd un poet autentic, care a știut să înaripeze deopotrivă imaginația celor mici și a celor mari. Literatura lui pentru copii, ca și întreaga sa lirică, au o notă comună, primordială: gingășia sentimentelor exprimate în forme directe, de o mare puritate stilistică.

Născut la 1887, Marșak a trădit mai bine de 50 de ani pe ogorul literaturii, dacă avem în vedere faptul că a debutat cu versuri și traduceri încă din 1907.

Poetul a fost un distins om de cultură. Și-a început studiile în localitatea Ostorojsk, apoi și le-a continuat la Petersburg și a audiat cursurile universității din Londra.

Revoluția din Octombrie și întâlnirea lui cu Gorki l-au determinat să devină un profesionist al versului.

Marșak este unul din întemeietorii literaturii sovietice pentru copii. Primul lui volum consacrat celor mici, „Incendiul”, datează din 1923. Au urmat apoi, la intervale nu prea mari, volumele „Poșta” (1927), „Războiul cu Niprul” (1931) și altele. A scris apoi piese-povestiri, care s-au bucurat de mult succes printre copii, cum sînt: „Povestea țapului” (1941), „Douăsprezece luni” (1943), „Casa pisicii” (1945). Cărțile pentru copii sînt adevărate introduceri în tainele simple ale vieții, instruindu-i și desfășurându-i în același timp pe cititori. Mînuind cu dibăcie uneltele poeziei, el a dovedit încă o dată, că literatura pentru cei mici este un gen major, care dincolo de legile lui specifice, se supune legilor universale ale creației literare.

O parte însemnată din lirica lui este strînsă în volumele intitulată: „Versuri despre Război și Pace”, „Caiet liric”, „Ore și minute”.

Cititorii sovietici îl cunosc și îl apreciază, de asemenea, ca pe unul din cei mai talentați traducători din literatura engleză. Lui Marșak i se datorează o serie de minunate tălmăciri din Shakespeare, inclusiv sonetele acestuia, Byron, Burns.

În țara noastră, opera lui Marșak, mai ales cea destinată copiilor, este bine cunoscută și s-a bucurat de o largă audiență în rîndul cititorilor. De-a lungul anilor cărțile lui au apărut în bune traduceri românești, în numeroase ediții. De aceea, pe ultimul său drum, poetul a fost însoțit și de gândurile și regretele unei cohorte impresionante de cititori romîni.

V. U.

**serviciu  
meteorologic  
mondial**

Ziarele din întreaga lume au anunțat zilele trecute că savanții sovietici și americani au semnat la Geneva un acord care prevede stabilirea unei linii de comunicații directe între Moscova și Washington pentru schimbul de informații între serviciile hidrometeorologice ale U.R.S.S. și S.U.A. După cum a arătat în presa sovietică Gheorghii Golîșev, primadjunct al conducătorului Direcției principale a serviciului de hidrometeorologie de pe lângă Consiliul de Miniștri al U.R.S.S., acest canal de comunicație va servi pentru transmiterea tuturor informațiilor pe care oamenii de știință sovietici și americani le vor culege cu ajutorul sateliților meteorologici. Aceste informații se referă mai ales la datele dobîndite prin fotografierea straturilor de nori făcînd prin intermediul sateliților artificiali.

Transmiterea de informații meteorologice se va realiza în felul următor. Trei mari centre mondiale vor capta informațiile direct de la sateliți. Cele trei centre mondiale vor fi instalate la Moscova, Washington și într-un oraș din emisfera sudică. Informațiile vor fi descifrate cu mare viteză și totală precizie de către mașinile de calcul electronic.

Centrul sovietic, pentru care se construiește acum la Moscova o clădire specială, va prelucra informațiile privind Uniunea Sovietică și teritoriile învecinate. Apoi informațiile vor fi transmise după un cod special și împreună cu hărți ale timpului de aer, întocmite cu hărți ale timpului de aer, întocmite cu hărți transmise la Washington prin canale ce vor

funcționa zi și noapte. La rîndul lor, oamenii de știință americani vor transmite informații meteorologice referitoare la Statele Unite, Canada, regiunile Pacificului și Atlanticului.

După cum se crede, noua linie de comunicație Moscova-Washington va putea intra în funcțiune în cursul trimestrului al treilea al anului curent.

La nevoie aceeași linie va putea servi și pentru convorbiri telefonice între cele două capitale.

m. v.

**mitraliera...  
dulce**

Tac-tac-tac-tac! Zgomotul sec seamănă cu al mitralierei. Numai că „gloanțele” ies în număr mai mare ca de obicei, trei la fiecare „împușcătură”. Și, departe de a fi din metal fierbinte și ucigaș, sînt comestibile, ba chiar foarte gustoase.

E vorba de produsele noii mașini instalate la fabrica de dulciuri „Krasnii Oktjabr” din Moscova. Ea oferă caramelle gata ambalate, cite trei la fiecare „tac”. În cursul unei ture de șapte ore ies la lumina zilei opt tone din aceste bomboane brune, moi și lipicioase.

Foarte populară mai ales în rîndul copiilor (evident!) fabrica „Krasnii Oktjabr” se bucură de un excelent renume și în străinătate. „Mitraliera” ei a obținut un mare succes la recenta Expoziția industrială a U.R.S.S. ținută în orașul italian Genova. În urmă cu șase ani, fabrica a primit o distincție pentru prezentarea la Expoziția universală de la Bruxelles a bomboanelor de ciocolată „Mișka”.

Un lucru remarcabil este faptul că cele mai multe din mașinile sale sînt create de muncitorii de la „Krasnii Oktjabr”. Bineînțeles, ei s-au bucurat de concursul specializilor în construcțiile de mașini și chiar de al unor savanți cu renume.

Producția „mitralierei” a depășit un record care aparținea unei alte mașini de produs caramelle. Dar nici munca acesteia nu e de disprețuit: ea dă două mii de bomboane ambalate pe minut, adică aproximativ cinci sute de kilograme pe oră.

z. d.

**în  
zbor  
spre  
vilegiatură**

Alături de alte întreprinderi sovietice de transport, Aeroflotul manifestă și el în această vară o deosebită preocupare pentru rapiditatea și confortul călătoriei moscovitelor care se deplasează în diferite stațiuni de odihnă pentru a-și petrece binemeritul concediu.

Între altele, aerogările de la Vnukovo și Șeremetievo au fost mărite și modernizate, ca de altfel și instalațiile de teren, care anul acesta deservesc o serie de noi linii aeriene, dotate cu aparate noi. De altfel, capitala Uniunii Sovietice este deservită astăzi de încă un aerodrom, la Domodedovo, cel mai mare și mai modern din țară, iar aerogara centrală a orașului, situată pe bulevardul Leningrad și care urmează curînd să intre în funcțiune, atrage zilnic curioși veniți să-i admire cele două corpuri de clădire realizate din sticlă, oțel și material plastic verde.

În direcția însoțite stațiuni balneo-climatice Soci de pe malul Mării Negre, anunță orarul curselor de avioane, vor decola zilnic, pe timpul verii, 20 de aparate, iar în direcția Simferopol 15. Am amintit numai de aceste două localități deoarece sînt mai cunoscute, căci de pe aerodromurile Moscovei își iau zborul în fiecare zi zeci de alte avioane de cele mai diverse tipuri, avînd drept destinație celelalte stațiuni de odihnă presărate pe întinsul țării.

Recent, un nou tip de aparat „AN-24” a efectuat un zbor de încercare Moscova-Adler, urmînd ca în cursul verii să deservască și alte linii. În general, trebuie spus că aproximativ 75 la sută din vilegiaturistii care folosesc calea aerului pentru a ajunge la

## V. BLANKMAN



Încăpăținare

destinație sînt transportați de moderne avioane reactoare și turbo-propulsoare, comode, rapide și ieftine.

Și, o inovație: biletele combinate. Cu același bilet cumpărat la Moscova, își informează călătorii Aeroflotul, poți, de exemplu, zbura cu avionul pînă la Odesa, lua vaporul pentru Soci și reveni la Moscova cu trenul!

e. b.

**într-un  
„grajd”**

„Svatoslav Richter, ilustrul pianist sovietic pentru care impresarii se bat și ale cărui concerte sînt adevărate evenimente artistice, preferă provincia capitalei. În timp ce numele lui ar umple pînă la refuz marile săli pariziene „Pleyel” sau „Chailot”, el refuză cu încăpăținare orice contract pentru a-și vizita prietenii din Tours.”

Așa își începe reportajul intitulat „Intr-un grajd” săptămînalul „France-Observateur”. Numeroși admiratori ai lui Richter din Franța au fost nevoiți să-l asculte anul acesta îngrămădiți într-un grajd. E drept că clădirea respectivă este un monument arhitectonic al secolului al XII-lea, transformată într-o mică sală de concert.

Grajdul din Meslay, în apropierea orașului Tours, a devenit sediul unor manifestări muzicale de mare prestigiu, care se țin în fiecare an. În afara celor două recitaluri ale lui Richter, el a găzduit anul acesta concerte dirijate de Pierre Fournier, la care au participat Rita Streich, Vasso Devetzi și Orchestra de cameră din Moscova.

g. n.

**noi  
academicienii**

La Moscova a avut loc o importantă adunare generală a Academiei de Științe a U.R.S.S. Nikolai Basov, membru corespondent al Academiei de Științe și Vladimir Tutkevici au făcut comunicări asupra creării de generatori cuantici cu semiconductori și de convertizori de forță cu semiconductori.

Unul din momentele cele mai importante ale sesiunii a fost alegerea de noi membri titulari și corespondenți ai Academiei de Științe, alege în urma căreia numărul membrilor acesteia a sporit cu circa 10 la sută.

Au fost prezentate aproape 600 de candidaturi. După o amplă dezbateri, 28 de oameni de știință au fost aleși membri titulari și 51 membri corespondenți ai Academiei. Printre noii aleși se află în special matematicieni, fizicieni, chimiști, biologi cunoscuți, reprezentanți ai științelor care studiază Pămîntul și Universul, ai științelor sociale. Cei mai mulți membri au fost aleși în secțiile de științe matematice, fizice și chimice.

Dintre noii academicieni amintim pe Viktor Glușkov, (cooptat în sinul înaltului for științific pentru cercetările sale asupra întrodurii metodelor matematice și de calcul electronic în planificarea și conducerea eco-

nomiei naționale), fizicianul Bruno Ponomorov, Alexandr Mihailov, directorul Observatorului principal de astronomie al Academiei de Științe, biochimistul Alexandr Braunstein, agrobiologul Pavel Lukianov etc.

Printre noii membri corespondenți pot semnalăți Pavel Cerenkov, laureat al Premiului Nobel pentru fizică, Mihail Budiko, director al Observatorului principal de geofizică, Alexei Abrikosov, tînar teoretician cunoscut pentru lucrările lui de fizică fundamentală ș.a.

s. p.

**rostropovic  
londr**

„Mai există oare un violoncelist la de mare ca el? Ascultîndu-i pe toți care au eîntat în ultimii treizeci de ani nu pot să-mi amintesc de nimeni care fi fost egalul lui!”

Acest comentariu aparține cronicarului muzical al ziarului londonez „Daily Mirror” și se referă la Mstislav Rostropovici. Să uităm că o astfel de afirmație este făcută de un om care a ascultat nenumărate terpretări ale lui Pablo Casals.

Violoncelistul sovietic a participat urmă cu o săptămînă la două concerte care au avut loc în capitala Angliei. Ambele partenerul său a fost celebrul violonist american Yehudi Menuhin, dirijor Colin Davis. Rostropovici și Menuhin au executat laolaltă dublul concert pentru vioară și violoncel de Brahms separat, concertul pentru vioară de Mendelssohn-Bartholdy și Variațiile pe o tîrcoacă de Ceaikovski.

Întreaga presă britanică este unanimă în elogierea neîntrecutei măiestrii artistice a lui Rostropovici.

r. h.

**loterie  
olimpic**

În U.R.S.S. se organizează anul acesta pentru prima oară, o loterie originară. Premiile vor consta în 180 de bilete de călătorie la întreceri sportive deopotrivă în Norvegia, Finlanda, Grecia, Danemarca etc., în turi „Moskvici” și „Zapomojet”, în motocicletă, corturi, schiuri, rachete de nis etc. Pentru a nu distanța cu totul loteriile obișnuite vor mai fi, totuși, premii de consolare în bani — de la o blă la o sută de ruble.

Loteria este organizată de Uniunea cîștigătorilor și organizațiilor sportive U.R.S.S. Costul unui bilet este de 30 copeici. Beneficiile rezultate de pe urma acestei acțiuni vor fi afectate exclusiv construirii de centre de antrenament de baze sportive.

Biletele vor fi puse în vânzare la 15 iunie. Tragerea la sorți va avea loc la 14 iulie, în timpul Olimpiadei de la Te-

f. m.



# O insulă din Orientul Îndepărtat

Departate, la marginea de răsărit a statului sovietic se află o fișie de pământ prelung și muntos, înconjurat de ape, cu climă aspră și riuri tumultuoase, cu floră variată și faună bogată, purtând un nume pentru noi exotic: Sahalin. Apele reci ale Mării Ohotsk îi scaldă țărnișele de miazănoapte și de răsărit, în timp ce apele calde ale Mării Japoniei o mărginesc înspre miazăzi. De insula japoneză Hokkaido, situată la latitudini mai joase, Sahalinul se desparte prin îngusta strâmtoare La Pérouse, iar de țărnișele Asiei Sovietice, aflate către apus, prin lunga și pe alocuri foarte îngusta strâmtoare Tătară.

Orientată de la nord către sud, insula are o lungime de 910 km și o lățime maximă de numai 197 km, acoperind în total o suprafață de 76 800 km<sup>2</sup>.

Primele ecouri despre insula Sahalin au ajuns pînă la noi din descrierea întocmită în 1645 de cazacul explorator Poïarkov, care o vizitase cu un an în urmă. Mai târziu, în secolul XVIII, La Pérouse a trecut prin strâmtoarea care azi îi poartă numele, lăsînd insulei unele denumiri franceze. Socotită de către toți navigatorii vremii peninsulă, legată de continent printr-un istm, insula Sahalin a fost descoperită și cunoscută ca atare abia în 1849 de căpitanul G. I. Nevelski.

Numele ei își are originea în numele mongol „Sahalian” care desemna fluviul Amur, însemnînd în traducere Rîul Negru.

Călătorului ce se abate pe aceste meleaguri i se deschid priveliști de o rară frumusețe și bogăție. De la nord spre sud se întind două masive muntoase cu înălțimi ce ating 2 000 de metri, separate de o depresiune largă scăldată în apele riuurilor. Cîmpurile își fac loc de-a lungul litoralului. Numeroase cataracte și cascade accidentează cursurile riuurilor scurte și repezi, iar lacurile și izvoarele minerale abundente formează, pe alocuri, întinse zone mlăștinoase. Și toate acestea îmbrăcate într-o pitorească haină vegetală, cuprinzînd specii ce variază de la cele specifice tundrei polare pînă la cele subtropicale, reprezentate prin bambusul

cu tulpini svelte dar nu prea înalte: 1,5—2 metri. Din peisajul insulei nu lipsește, desigur, frumoasa taiga de conifere și foioase, care acoperă 2/3 din suprafața Sahalinului și constituie în același timp o însemnată resursă de material lemnos. Urși și veverițe, iepuri și vidre, pescăruși și albatroși populează meleagurile Sahalinului, ca să nu mai vorbim de bogăția pe care o reprezintă peștii din riuri și mări, balenele, focile și leii de mare ce se vîneză în apele Mării Ohotsk.

Dar o cercetare mai atentă descoperă Sahalinului și calități de altă natură, calități ce au determinat dezvoltarea din ultimele decenii a acestui pământ mîrginaș, odinioară atît de năpăstuit. Ne referim mai întîi la subsolul Sahalinului, care dispune de însemnate zăcăminte de minerale utile, pe primul loc situîndu-se petrolul, urmat de cărbune. Aproape 20 la sută din suprafața Sahalinului de sud e ocupată de bazine carbonifere iar partea lui nordică e și mai bogată în astfel de zăcăminte. Există, de asemeni, și cantități importante de turbă. În Sahalinul meridional se găsesc zăcăminte de mercur, cupru și alte minerale, iar în unele văi se exploatează aurul.

Sahalinul este unicul furnizor de produse petrolifere pentru întregul Extrem Orient sovietic, al cărui consum atinge

proporții considerabile. Pe drept cuvînt el a fost numit „Bakuul Orientului Îndepărtat”. Zonele de extracție atît pentru petrol cît și pentru gaze sînt concentrate în preajma localităților Oha, Ehabinsk, Poronaisk și Katanghinsk. O bună parte din țîșeiul extras este prelucrat în rafinăriile orașului Oha, considerat metropola petrolului, iar alta este transportată, cu ajutorul tancurilor petroliere, către rafinăriile de pe continent.

O importanță majoră în economia Sahalinului o are și industria carboniferă. Cărbunii superiori cocsificabili, exploatați aici la mică adîncime, ceea ce face exploatarea și mai rentabilă, au o capacitate calorică mare și sînt întrebunțați în întreprinderile industriei grele situate pe continent.

Industria constructoare de mașini e reprezentată prin șantiere navale și de reparații, ca și prin unele întreprinderi de asamblare a mașinilor.

Una din marile bogății ale insulei sînt pădurile ei întinse altă dată exploatare prădalnic, azi refăcute printr-o folosire rațională. Lemnul furnizat de ele e prelucrat la fabricile de cherestea din centrele situate mai ales în sud. Poziția geografică a insulei favorizează exportul de produse lemnoase pe calea puțin costisitoare a apei.

Istoria a făcut ca Sahalinul să adăpostească pe țărnișele lui o populație variată: ruși, aini, tunguși, ghili-

## Industrie sau artă?

### Costumul pentru lucru

Pe cînd acum un secol un bancher ca și un chirurg puteau arbora în exercițiul funcțiunii aceleași solemne haine negre și joben, cu timpul nivelul cunoștințelor, ritmul cercetărilor științifice și al producției au impus halatul sau salopeta ca vestimente necesare unui mare număr de oameni, ștergînd diferențele ierarhice.

Astăzi costumul special pentru lucru e chemat să răspundă nu numai unor extreme de variate cerințe practice de protecție, dar și gustului estetic muncitorului care azi îi poartă numele, lăsînd insulei unele denumiri franceze. Socotită de către toți navigatorii vremii peninsulă, legată de continent printr-un istm, insula Sahalin a fost descoperită și cunoscută ca atare abia în 1849 de căpitanul G. I. Nevelski.

Numele ei își are originea în numele mongol „Sahalian” care desemna fluviul Amur, însemnînd în traducere Rîul Negru. Călătorului ce se abate pe aceste meleaguri i se deschid priveliști de o rară frumusețe și bogăție. De la nord spre sud se întind două masive muntoase cu înălțimi ce ating 2 000 de metri, separate de o depresiune largă scăldată în apele riuurilor. Cîmpurile își fac loc de-a lungul litoralului. Numeroase cataracte și cascade accidentează cursurile riuurilor scurte și repezi, iar lacurile și izvoarele minerale abundente formează, pe alocuri, întinse zone mlăștinoase. Și toate acestea îmbrăcate într-o pitorească haină vegetală, cuprinzînd specii ce variază de la cele specifice tundrei polare pînă la cele subtropicale, reprezentate prin bambusul

extrem de interesante pentru rezolvarea lipsurilor existente. Pentru a oferi discutiilor o bază concretă, s-a organizat în același timp la Moscova o expoziție pentru mineri, chimiști, pescari ș.a.m.d. Din examinarea costumelor folosite în diferite ramuri de activitate, s-a impus constatarea că pentru crearea unor ansambluri într-adevăr corespunzătoare cerințelor noi, ivite mai cu seamă în industrie, e nevoie în primul rînd de perfecționarea materialelor folosite, care să asigure izolarea termică, să reziste unor variații agenți fizici și chimici, păstrîndu-și totodată simplitatea și aspectul plăcut.

Discuțiile au avut ca rezultat adoptarea unor sugestii privind organizarea producției pe scară largă a țesăturilor speciale, ca și repartiția acestora prin operații mai simple, pentru permanenta aprovizionare a fabricilor.

A apărut de asemeni utilă propunerea de a se reuni mai multe fabrici de confecții de același tip în mari întreprinderi specializate pe anumite ramuri (producînd de pildă numai îmbrăcăminte pentru mineri sau numai pentru metalurgiști) după exemplul firmei „Trud” de lângă Moscova.

Crearea unui centru unic de cercetări științifice pentru organizarea acestor întreprinderi și perfecționarea tehnologiei lor, ar facilita — cum s-a subliniat — mult operațiile contribuind de pildă la o rațională introducere a noilor fibre sintetice).

În favoarea costumului de lucru s-a pornit o adevărată campanie. Expoziția de modele de la Casa Sindicatelor din Moscova a atras un mare număr de vizitatori, stîrnind interesul tuturor. Cele 150 de modele noi au fost examinate cu atenție de cei căro-

ra le erau propuse iar comentariile presei reflectă o participare pasionată.

Dintre modelele propuse, unele au cuprins adevărate inovații tehnice, cum e cazul de pildă cu un costum pentru pescari, executat dintr-o țesătură de semi-capron cauciucată și care, datorită unei instalații automate montate pe piept, poate deveni pneumatic, asigurînd plutirea pe apă.

Marele merit al majorității modelelor rămîne, însă, fericita soluționare a cerințelor practice, ca punct de plecare al unor creații artistice moderne și atrăgătoare. Astfel nevoia dublării unor părți ale halatelor de protecție pentru industria chimică a condus pe desenatori către conturarea unor siluete elegante, în care reverele petrecute, ca și buzunarele așezate asimetric par numai ornamente cerute de spiritul modei.

Este remarcabil limbajul în care s-au purtat multe dintre discuțiile asupra costumului de lucru, denotînd o seriozitate a preocupărilor artistice întîlnită de obicei numai în cronicile plastice. Astfel a devenit curent să se vorbească în legătură cu haina unei colhoznice mulgătoare sau a unui muncitor constructor de „expresivitatea formei”, de „precizia liniei croielii”, de „acordul coloristic” cel mai potrivit.

Este un fenomen natural, dacă ne gîndim că din ansamblul artelor decorative menite să asigure un mediu cît mai favorabil vieții și activității oamenilor muncii, alături de arhitectură și de diversele ramuri ale decorației se încadrează și „arta costumului”.

Adina Nanu  
Lector la Institutul de Arte plastice „N. Grigorescu”



Peisaj petrolier în Sahalin

achi, orociani, japonezi. O bună parte din locuitorii insulei se îndeletnicește, după cum e și firesc, cu pescuitul, care se practică în tot timpul anului atît în mări cît și în Oceanul Pacific. Apropierea de regiunea în care curentul cald Kuro-Șivo se întîlnește cu curentul rece Oia-Șivo, dînd naștere uneia dintre cele mai importante zone de pescuit din lume, constituie un element de mare însemnătate pentru pescuitul sahalinez. Populația rurală se ocupă și cu creșterea renilor, iar în ultima vreme a luat amploare creșterea animalelor cu blănuri prețioase.

E mult de cînd Sahalinul și-a pierdut trista faimă de loc de surghiun. Astăzi insula trăiește intensă activitate a geologilor și pescarilor, petroliștilor, minerilor și navigatorilor. Geografic, Sahalinul e un ținut îndepărtat. Încă la începutul secolului nostru, cei ce se încumetau să pornească într-acolo călătoreau adesea luni de zile, folosînd mijloace de transport rudimentare. În zilele noastre, un „TU-114” transportă călătorii de la Moscova la Sahalin în numai 12 ore. Dar ore foarte interesante: amurgul e urmat de o scurtă perioadă de întunecare. Și totuși noaptea nu vine. Foarte curînd negura se risipește și înserarea e urmată de... zorii zilei. Căci avionul zboară spre răsărit, în întîmpinarea soarelui. În Sahalin ziua începe mai devreme cu opt ore decît la Moscova.

Cezar Popescu  
Stere Ciulache

Catedra de geografie economică a Facultății de geologie-geografie a Universității București



# PROCESUL DE LA NÜRNBERG

(IX)

(Urmare din numărul trecut)

Procesul era pe sfârșite. Se terminase interogatoriul tuturor acuzaților, tribunalul studiaseră mii de documente, audiase zeci de martori, vizionase nenumărate pelicule cinematografice, acești martori muți ai unui trecut criminal. Avocații își rostiseră pledoariile, acuzatorii — rechizițiile. Acuzații își spusese și ei ultimul cuvânt.

## Cine a furnizat otrava?

...1 octombrie 1946. Judecătorii făcuseră cunoscută o bună parte a sentinței. Venise clipa în care acuzații aveau să aștepte pedeapsa ce îi aștepta. Înaintea pronunțării sentinței, toți au fost scoși din sala de ședințe; după o scurtă pauză ei au fost reintroduși în sală, unul câte unul, pentru a-și asculta sentința, mai precis — formularea exactă a crimelor imputate fiecăruia și pedeapsa convenită.

E introdus Hermann Göring. În sală domnește o liniște de moarte. Privirile tuturor celor de față sunt ațintite asupra omului care prezidează ședința din acea zi. Cu voce liniștită și fermă, lordul Lawrence rostește următoarele cuvinte:

— Hermann Wilhelm Göring, Tribunalul Militar Internațional te recunoaște vinovat de crimele menționate în toate cele patru capitole ale Concluziilor acuzației și te condamnă...

În acest moment, Göring, care ascultă

anunțându-le condamnaților rezultatul apelului lor. După câteva ore trebuia să înceapă ultimul act în existența celor ce își aflau astfel dreapta răsplată pentru crimele săvârșite. Mă aflam în acea noapte în Palatul Justiției. Mergeam pe un coridor lung și pustiu, când l-am întâlnit deodată pe colonelul Andrews. Colonelul era grăbit și extrem de emoționat. Când l-am întrebat ce s-a întâmplat, mi-a răspuns din mers: „A great happiness!”

Ce se petrecuse? În seara acelei zile, Göring s-a sinucis spărgând în dinți o fiolă de cianură de potasiu. N-am înțeles de îndată ce voia să spună colonelul Andrews prin „A great happiness” („o mare fericire”). Am priceput, însă, în scurtă vreme, că Andrews, care se străduise din răsuperi să nu se repete cazul lui Robert Lee, era supărat foc că Göring reușise să evite execuția propriu-zisă, scurtându-și viața cu câteva ceasuri.

Mai târziu am aflat câteva detalii ale sinuciderii lui Göring.

Ora 10 seara. Plantonul de lângă ușa celei lui Göring privește din când în când prin ferestruica ușii, supraveghindu-și deținutul. Göring e culcat, ochii îi sunt deschiși. Mîinile îi sunt întinse pe cuvertură, după cum cere regulamentul. Când, după un timp, se uită din nou pe ferestruică, plantonul constată că Göring este apucat de convulsii, iar mîinile i se agită spasmodic de cuvertură. Urmat de oțetul de serviciu, plantonul intră în fugă în celulă. Corpul întins pe patul de campanie rămîne nemișcat, fața se învinețește

dintre Bleibtreu și Bach-Zelewsky. Nimeni nu a reușit să stabilească cu exactitate cum s-au petrecut lucrurile, dar nu-l deloc imposibil ca nici unul din acești doi oameni să nu fi fost amestecat în afacerea fiolei lui Göring. Să nu uităm că Göring s-a întîlnit de zi cu avocații săi și cu cei ai celorlalți acuzați; avocații îi aduceau tot felul de hîrtii și nu le era, firește, prea greu să-i strecoare o fiolă de otravă. În ultimele zile dinaintea execuției, Göring a căpătat permisiunea de a-și vedea de citeva ori soția. Prin urmare, și frau Göring i-a putut da fiola.

...Hermann Göring s-a otrăvit, preferînd cianura de potasiu lațului de frînghie. Majoritatea oamenilor îl considerau însă cu mult înainte de moartea sa fizică un cadavru al poliției.

## „Superdiplomatul” la microscopul justiției

Joachim von Ribbentrop, fostul ministru de afaceri externe al Reichului, era în banca acuzaților un personaj șters și dezumflat. Avea o față tristă, după cum tristă era și metamorfoza pe care o suferise situația lui. Ne-ar veni greu să găsim printre acuzații acestui proces vreunul al cărui nume să fi apărut mai des în paginile presei mondiale în perioada dinaintea războiului. N-au trecut prea mulți ani de cînd în jurul lui se agitău într-una frizeri, maseuri și croitori. Descriind înfățișarea ministrului german al afacerilor externe, ziaristii au umplut paragrafe întregi, complimentînd alura elegantă, manierele de Jm de lume, priceperea lui de a se îmbrăca bine... Acum n-a mai rămas nimic din toate acestea. Domnul ministru al Reichului, care nu a învățat niciodată să se îngrijească el însuși de înfățișarea sa, a îmbătrînit deodată, s-a girbovit. Apare adeseori nerăs și nepieptănat. În celula sa, unde Ribbentrop a amenajat o adevărată arhivă, hîrțile stau vrafuri, în cea mai cumplită dezordine.

E de ajuns să-l urmărești citeva zile ca să constați că Ribbentrop se poartă cu totul altfel decît Göring, de pildă. Ribbentrop e potolît, chiar lingușitor. Se ferește să recurgă la vreo manevră provocatoare, să se agăte de vreo obstrucție. Dimpotrivă, se străduiește să dovedească prin întreaga sa comportare că dezaproabă acțiunile întreprinse în acest sens de vecinii săi. Dă impresia unui școlar pe care dascălul său l-a prins făcînd cine știe ce șotie și care se străduiește să-l îmbuneze acum printr-o purtare exemplară. Când judecătorii intră în sala de ședințe, Ribbentrop face ce face și izbuteste s-o ia înaintea tuturor, sîrînd primul în picioare. Uneori oel de față le vine să creadă că singura grijă a lui Ribbentrop la acest proces este să arate viitoarelor generații de germani „primejdiioasele rătăcirii” ale lui Hitler.

Dar Ribbentrop a adoptat această linie de comportare, în forma ei pură, doar atîta vreme cît s-a vorbit de Hitler, Hess, Himmler, Goebbels, de primele etape ale dezvoltării nazismului. Deîndată ce acuzatorii au trecut la caracterizarea activității diplomatice desfășurate de Ribbentrop, fostul ministru de afaceri externe al Reichului și-a schimbat brusc atitudinea, sfîrșind prin a declara cu aroganță că „juriștii din întreaga lume vor condamna în scurtă vreme acest proces”.

Cel mai adesea Ribbentrop stă cu brațele încrucișate. A îndrăgît această poză. Presa mondială și-a obișnuit cititorii cu ea, arătîndu-le-o ani de-a rîndul. Pînă la venirea judecătorilor conversează plin de

animație cu vecinii săi de pe banca acuzaților; deîndată ce ședința începe, Ribbentrop amuțește și nu face decît să asculte concentrat. Pe față i se întipărește mască de durere menită, pe semne, să sugereze grelele suferințe și încercări pri care a trebuit să treacă omenirea. Ribbentrop e îndurerat și durerea lui pretînd să spună lumii că el este numai și numai o victimă, unul din milioanele de oameni care cer socoteală criminalilor acuzați în acest proces.

Ribbentrop a pregătit diferite expresii ale feței sale pentru diferitele circumstanțe ce ar putea apare în cursul procesului. E de ajuns, de pildă, ca acuzatorul să întrerupă lungile pledoarii și să-i amințască cit de mare este răspunderea personală pentru ca domnul ex-reichministru al afacerilor externe să înlocuiască masca durerii cu cea a omului calomniat fără nici un temei.

Ascultînd răspunsurile lui Ribbentrop la întrebările avocatului său, m-a uimim memoria lui. Ribbentrop reușește să reconstituie cu o exactitate deosebită de învidiat episoade petrecute cu 20 sau chiar cu 30 de ani în urmă și operează fără efort cu nenumărate date. Dar deîndată ce acuzatorul ia locul avocatului, memoria lui Ribbentrop slăbește sensibil.

În procesele penale obișnuite se întîmplă adesea ca acuzatul să spună ceea ce îl sfătuește avocatul său. Firește, apărătorii din cadrul Procesului de la Nürnberg n-au putut juca un asemenea rol și nici nu l-au jucat. În linii generale, sarcinilor lor a fost de a strînge dovezi în apărare acuzaților, de a defini din punct de vedere juridic acțiunile lor. De regulă, însă interpretarea acestor dovezi era lăsată pe seama acuzaților înșiși. Trebuie să spunem că, acceptînd o asemenea diviziune a muncii, avocații s-au înțeles perfect cu cei pe care îi apărau. Cu toate acestea au avut loc și citeva conflicte, în urma cărora anumiți avocați au renunțat să-și mai îndeplinească obligațiile.

În acest sens este semnificativ cazul de apărare a lui Ribbentrop. La început, în teresele sale au fost reprezentate de un cunoscut jurist german, dr. Sauter; ulterior, acesta a renunțat să-și mai aperi clientul. Înaintea unei ședințe a secretariatului general, la care au fost convocați și citiva apărători, l-am întrebat pe dr. Sauter de ce a cedat „un client al de sus-pus” unuia dintre colegii săi Dr. Sauter mi-a răspuns zîmbînd: „Știu, domnule maior, sînt pur și simplu fericit că am scăpat de el. M-am strădui să-mi îndeplinesc datoria de avocat sperînd bineînțeles, că Ribbentrop va fi înțelegător cu mine. Dar, credeți-mă, acest înal demnitar m-a plictisit de moarte. E nehotărît, isteric, gata oricînd să cadă în panică. Mă roagă, de pildă, să cer audiere unui martor, insistă, mă zorește. Între prind demersurile convenite și, atunci cînd totul este aranjat, cînd martorul nu-i mai rămîne decît să sosească la Nürnberg, Ribbentrop renunță brusc la cererea sa, începe să-mi facă scandal, apucă istericalele pentru că am hotărît să vedeți bine, eu și nu el! — în mod cî totul greșit să apelez la acest martor. Al tî dată, mă pun de comun acord cu el în legătură cu intervenția lui la una din ședințele guvernului. Imi vorbește mult vreme și cu lux de amănunte despre țîcul acestei intervenții. A doua zi, însă cînd îi comunic planul meu de apărare întemeiat pe această intervenție, Ribbentrop se schimbă deodată la față și încep să țipe: „De unde ați scos-o că eu ar luat cuvîntul la acea ședință? Nu înțelegți că o asemenea luare de poziție v submina orice urmă de încredere în mine?”. Judecați și d-voastră: cum poate să aperi un asemenea om?”

Sauter știa, de altminteri, că nu este nici pe departe singurul apărător și cînsultant al fostului ministru de afaceri externe al Reichului: Ribbentrop convoca ceasuri în șir cu medicul închisorii, c ofițerii de gardă și chiar cu frizerul închisorii, le împărțea cele petrecute în proces și le cerea sfaturi. Mai mult decît atît, Ribbentrop îi consulta și în legătură cu sfaturile apărătorului său! Doctorul închisorii a remarcat că Ribbentrop i-a fi cerut părerea chiar dacă el nu ar fi fost medicul, ci numai portarul închisorii

A. Poltorak

(Va urma)



Nürnberg în timpul procesului...

în picioare sentința printr-o cască conectată la sistemul de traducere, începe să gesticuleze, adresîndu-se celor din preajma sa. La început, nimeni nu a înțeles ce s-a întîmplat; procedura a fost evident încălcată. După o scurtă pauză, lordul Lawrence încearcă să continue, dar Göring începe din nou să gesticuleze, își scoate casca și arată că nu aude absolut nimic. Se produsese o defecțiune în sistemul tehnic de traducere. Tehnicienii încep să alerge prin sală, defecțiunea este remediată în scurtă vreme și Göring poate să audă, nesîngherit de nimic: „...la pedeapsa cu moartea prin spînzurătoare”.

Göring e scos din sala de ședințe și condus în celula lui. „Moartea!” — repetă el, renunțînd definitiv la aerele de bravadă cu care se fălise pînă atunci. N-a mai rămas nimic din jalnică poză a omului plin de importanță. Monstrul care trimisese la moarte cu conștiința perfect liniștită, milioane și milioane de oameni, s-a muțat ca o cîrpă cînd a trebuit s-o înfrunte el însuși.

...În seara zilei de 15 octombrie, colonelul Andrews a trecut din celulă în celulă

văzînd cu ochii. E chemat medicul. Doctorul Pflücker se apleacă asupra lui Göring, dar pulsul sinucigașului nu mai poate fi luat... „Acest om e mort!” — spune medicul.

Göring inghițise o fiolă de cianură de potasiu. Sfîrșimăturile fiolei vor fi descoperite mai târziu în gura condamnatului.

Cine i-a furnizat otrava lui Göring? Iată subiectul multor discuții purtate pe atunci la Nürnberg, precum și a nenumăratelor ipoteze. Ziaristul austriac Bleibtreu s-a grăbit să facă o declarație senzațională: cu puțin înainte ca procesul să se încheie, reușind să se strecoare într-o dimineață în sala de ședințe, pustie în acel ceas, el ar fi fixat fiola de banca acuzaților cu ajutorul unei bucatăle de gumă de mestecat. Cu citiva ani mai târziu, după ce a fost eliberat din închisoare, generalul hitlerist Bach-Zelewsky, SS-ist de frunte, a declarat că, întîlnindu-l pe Göring pe coridorul închisorii, a reușit să-i strecoare o bucatăică de săpun de toaletă, în care se afla ascunsă fiola de cianură.

Nu intenționez să fiu arbitru în disputa



# LITERATURA AFRICANĂ - AZI

Cultura continentului african, în general, și literatura acestuia, în mod special, se află de la o vreme pe agenda discuțiilor revistelor de specialitate de pretutindeni și formează obiectul a numeroase dezbateri în cadrul unor conferințe naționale și internaționale. Revista „Voprosi literaturi” (nr. 6/1964) își deschide și ea paginile unor informații și articole pe această temă.

Așa, de pildă, revista relatează succint discuțiile ce s-au desfășurat la Paris, în cadrul unei conferințe organizate de Asociația studenților senegalezilor din Franța, cu tema astfel formulată de organizatorii conferinței: „Introducere în studiul doctrinei științifice: Cultura negroidă în Senegal”. Termenul de „cultură negroidă” aparține cercetătorilor proveniți din țările coloniale, care încercau să fundamenteze un concept exclusivist despre cultura popoarelor africane, menit să le despartă pe acestea de restul lumii, pe baza unei specificități străine de curentul culturii universale contemporane. Într-un studiu intitulat „Sfârșitul negroidismului”, gazetarul senegalez S. Ibrahim ripostind vechilor teoreticieni, afirma: „În vremurile actuale pe oameni îi deosebesc ideile și nu culoarea pielii. De aceea proclamăm că negroidismul este egal cu o atitudine contrarevoluționară”.

Ideii asemănătoare au fost exprimate și cu prilejul înființării Asociației scriitorilor nigerieni, care proclama, într-un articol publicat în revista „West African Pilot”: „Lumea este de multă vreme obișnuită cu ideile referitoare la inapoierea și deficiența africanilor. Acum, când am devenit stăpâni în țara noastră, să seriem într-un chip nou istoria noastră. Să povestim lumii cine sîntem și cum trăim”.

Acestui comandament îi corespund o serie de opere literare apărute în ultima vreme în Africa, despre care ne informează un articol semnat de V. Ivaseva, în același număr al revistei „Voprosi literaturi”. Autoarea ne transmite câteva constatări interesante cu privire la „Unele particularități ale prozei în țările africane de la sud de Sahara”. După un scurt istoric al dezvoltării literaturii africane contemporane, ale cărei începuturi se află în al doilea deceniu al veacului nostru, Ivaseva subliniază câteva din particularitățile tematice ale fenomenului literar african.

Citind un studiu al lui L. Sainville („Le roman et ses responsabilités”) autoarea articolului amintește constată că în literatura africană se întîlnesc două motive tematice principale. Primul, oglindind dominația colonialistă, a fertilizat creația unui mare număr de scriitori, mai ales din Republica sud-africană (Peter Abrahams, John Gordon și alții). Dar acest leit-motiv se întîlnește de asemenea și la senegalezul Sembèn Usman („Docherul negru”), la U. Conte din Sierra Leone („Africanul”) etc.

Mai puțin întîlnită este tema luptei organizate a popoarelor Africii pentru libertate. Cu toate acestea, romanul lui B. Mongo, „Orașul crud”, înfățișează cu pregnanță acțiunile unor tineri muncitori din Camerun pentru libertate, iar romanul lui V. Matipa, „Africa, noi nu te cunoaștem”, ajunge chiar la concluzia că lupta trebuie îndreptată nu numai împotriva colonizatorilor, ci și a băștinașilor care îi susțin.

Romanele apărute în deceniul al șaselea abordează o nouă problemă, de stringentă actualitate pentru popoarele Africii și anume conflictul dintre tradițiile perimate și noile cerințe ale vieții. Astfel, eroul principal al romanului „O coroană pentru Udomo” de Peter Abrahams, un erou cu vederi corespunzătoare epocii, cade jertfă prejudecăților și gândirii închinate în tipare arhaice ale adversarilor săi.

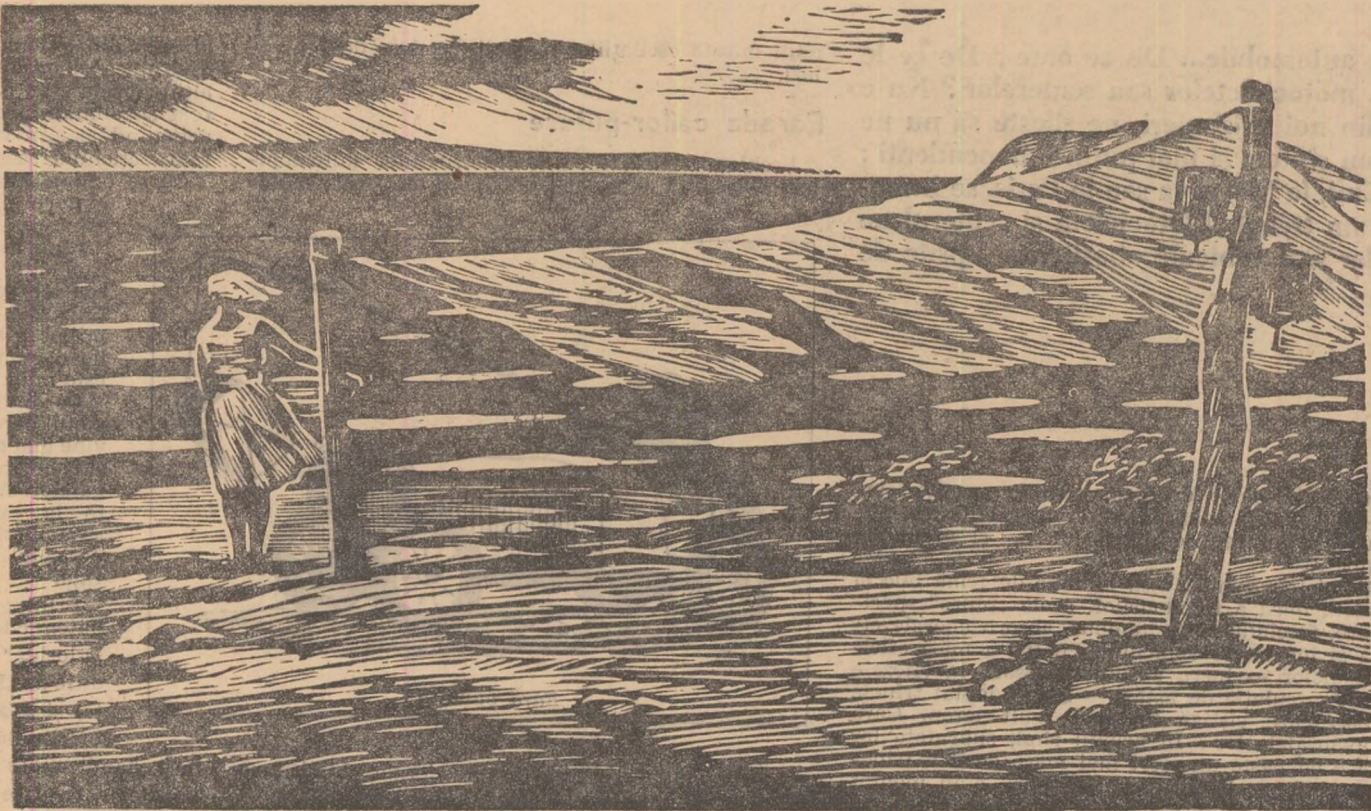
Cu toate aceste remarcabile succese, literatura africană se mai găsește încă în fața unor serioase probleme, ce-i stînjinesc dezvoltarea.

Unele din aceste piedici sînt o urmare a dominației coloniale. Se știe că statele africane în granițele lor actuale sînt o urmare a cuceririlor efectuate de-a lungul timpului de diferitele puteri coloniale, care și-au împărțit teritoriile în dispreț și în necunoașterea realităților naționale africane. Astfel, populația este unitară sub numeroase aspecte, este împărțită astăzi între granițele Ghanei, Dahomeului și Togo-ului. Populația fulde este împărțită între Senegal, Guineea, Sudan, Nigeria etc.

Apoi, nu trebuie să uităm că, în interiorul aceluiași țări, diferitele naționalități vorbesc limbi și dialecte cu totul diferite și că cea mai mare parte a literaturii africane este scrisă în limbile franceză, engleză și portugheză. Discuțiile în jurul acestor aspecte ale literaturii africane sînt acum foarte vii și se caută cu asiduitate soluții corespunzătoare, menite să accentueze caracterul popular și național al creației scriitorilor negri.

Paul Granea

e. f.



A. Ostasev;

Bate vîntul (linogravură)

# OGLINDA

Schiță de Mihail Korșunov

E un foisor printre vii. Cînd se coc strugurii, aici își face paznicul slujba. Zoia urcă în foisor și stă acolo singurică. Ca două vii, una toamnă și una vîratică, deasupra tuturor cerurilor vii, acum pustii, iernatice.

De aci se văd bine marea, chiparoșii, munții, concasorul unde se prepară mortarul. Se văd basculantele, care încarcă mortar. Se deschid trapele și materialul se rostogolește cu zgomot în bucherul mașinilor.

Mitea lucrează pe o basculantă. După lucru el pornește la vale, prin orașel, spre mare. De cînd s-au împrietenit, Zoia îl așteaptă aici, în foisor, în fiecare seară. Aproape de cotitură, unde se află oglinda, Mitea trage mașina pe marginea drumului și o oprește astfel, încît lumina farurilor să cadă în centrul oglinzii. Atunci razele din oglindă se îndreaptă spre vechiul foisor. E o lumină rotundă, ca a Lunei.

Mitea lasă farurile aprinse, pentru ca alte mașini să nu dea peste basculantă, iar el se îndreaptă într-acolo unde luminează Luna pe pămînt.

Luna aceasta se vede printre vii și de pretutindeni: din orașel unde locuiesc Mitea și Zoia și de la concasor, unde intră în tură schimbul de noapte. O văd mașinile care trec pe drum, o văd chiar și echipajele cuterelor și pescarii aflați pe mare.

Și toți știu că este Luna lui Mitea și a Zoiei, Luna lor personală.

Drumul trece printre văi și coboară prin orașel, spre mare.

La cotiturile bruște ale șoselei sînt instalate oglinzi, pentru ca șoferii să poată vedea mașinile care vin din direcția opusă. Oglinzile sînt mari și rotunde. Soarele le încălzește vara și ele rămîn multă vreme calde, chiar și în timpul nopții. Toamna frunzele se lipeșc de oglinzi, ploaia le udă și picăturile de ploaie fac ciucuri în jurul lor. Iarna le acoperă zăpada, dar nu pentru multă vreme, pentru că se topește curînd. Cîteodată se oglindesc în ele norii și stelele strălucitoare. Și, bineînțeles, se oglindesc în ele mașinile ce trec pe drum.

La o astfel de cotitură este o oglindă care aparține Zoiei și lui Mitea. Mai exact, aparține dragostei lor.

Cînd Zoia se îndreaptă spre locul de întîlnire cu Mitea, ea se oprește în fața acestei oglinzi privind și părul roșcat și ochii săi verzi.

— Semeni cu două vii — îi spune Mitea. — Părul tău e ca o vie de toamnă, iar ochii ca o vie de vară.

Privindu-se în oglindă, Zoia se gîndește: „E bine așa? Sînt frumoasă?”

Zoia îl așteaptă întotdeauna pe Mitea într-un foisor, cocoțat pe patru stilpi, cu o streășină de nuiete și o mică platformă la mijloc. Spre platformă duce o scăriță.

## VITRINA • VITRINA • VITRINA

### Iuri Rîtheu: „Vulpile albastre”

Într-o succintă prefață la povestirea cu titlul de mai sus, Iuri Rîtheu, afirmîndu-și atașamentul față de ținuturile natale, Nordul Îndepărtat, scria: „Iată de ce, oriunde m-aș afla, gîndurile mele se îndreaptă întotdeauna spre peninsula Ciukotka, întrucît cărțile mele, care-mi sînt rațiunea de existență, se nasc din dragoste aprinsă pentru marea ei atît de rece, pentru tundra în care șuierul vîntului se împletește cu zgomotul motoarelor, unde aurora boreală este adesea eclipsată de aurora luminilor electrice ale orașelor industriale, ale marilor sovhozuri și colhozuri de vînători și de crescători de reni”.

Găsim în această confesiune mai mult decît sentimentul scriitorului față de ținutul natal; ea exprimă deopotrivă orizontul creației lui, tinzînd să înfățișeze a doua geneză a străvechiului ținut, care a dormitat milenii sub carapacea-i de gheață și zăpadă.

În noul și insolitul peisaj al peninsulei evoluează vechii ei locuitori, ciukcii, desprînși și ei parcă dintre gheturi, unde și-au conservat vreme îndelungată tradiții și obiceiuri de viață de un anacronism desăvîrșit. Orașele cu noile ocupații ce le sînt caracteristice, marile colhozuri și sovhozuri ce au fost create

de puterea sovietică, introduc acest mic popor în circuitul civilizației contemporane.

Semnificativă este în această privință evoluția personajului principal al povestirii, Ivan Tiplilik. Autorul îl proiectează mai întîi în sfera ocupațiilor de interes obștesc, de care eroul a cunoștință cu o candoare agreabilă, supunîndu-se cerințelor vieții de activist pe tărîm social cu o nespusă pasiune. Pentru Tiplilik experiența este absolut inedită și paralel cu dilatarea corespunzătoare a orizontului său de vederi asistăm și la apariția unei conștiințe de sine tot mai puternice, care include uneori o oarecare doză de vanitate și dorința de afirmare.

Apoi, autorul își trece eroul printr-o serie de alte ocupații, pînă cînd, cu toată lipsa lui de cunoștințe, îl trimite să însoțească un transport de vulpi albastre pentru colhozurile și sovhozurile ce introduc în gospodăria lor creșterea acestor animale cu blană prețioasă. Autorul a ținut să facă din misiunea „vulpilor albastre” un moment hotărîtor în evoluția personajului principal al povestirii. Tiplilik pornește emoționat în călătorie și îl regăsim după cîtva timp la aeroportul unei așezări nordice, cu vulpile îngheșuite în trei avioane ce

nu-și pot continua zborul din pricina timpului nefavorabil. Pînă la urmă, prețioasa încărcătură ajunge cu bine la destinație, prilejuind însoțitorului o victorie de mari satisfacții.

Povestirea lui Rîtheu atrage atenția nu numai prin prospețimea personajelor surprinse în momentul în care pășesc într-o altă lume, ci și printr-un anti-exotism declarat. În opoziție cu literatura cunoscută despre Nordul Îndepărtat, în care peisajele neobișnuite și locuitorii izolați vreme îndelungată de civilizație sînt elemente fascinante, Rîtheu ne înfățișează oarecum reversul acestei lumi. Scriitorul ciukot, cu toată dragostea pentru ținutul natal sau poate din pricina ei, nu poetizează locurile. Pentru el o furtună de zăpadă e pur și simplu o furtună de zăpadă, dușmană a oamenilor muncii care luptă să-și îndeplinească obligațiile; întîndurile albe supără vederea; simpatiile pentru concetățenii lui provin nu din exaltarea primitivității lor, ci din recunoașterea eforturilor lor de a se integra muncii oamenilor sovietici. Și tocmai de aceea povestirea lui Rîtheu oferă cititorilor o imagine mai puțin comună a Nordului Îndepărtat.



# CALUL A DEVENIT CAL-PUT

**Automobile, cât mai multe automobile... De ce oare? De ce le preferăm trenurilor, avioanelor, motocicletelor sau scuterelor? Nu e greu de răspuns. Trenul face din noi prizonieri, ne silește să nu ne abatem de la traseul lui. În avion sîntem și mai puțin independenți: transportați de la București la Cluj, la Moscova sau la Paris, se întîmplă nici să nu vedem pe unde am trecut. Motocicleta și scuterul ne stau, ce-i drept, la dispoziție, dar sînt vehicule oboșitoare, lipsite de confort, mai ales pe vreme rea.**

Nu este, deci, de mirare că în vremurile noastre mijlocul de transport pe patru roți de cauciuc se răspîndește vertiginos și că se fac eforturi pentru a-l adapta scopurilor pe care le are de îndeplinit: deplasarea în siguranță, cu confort mereu sporit, cu viteză mare și manevrabilitate ușoară. Și, totodată, e mai puțin costisitor.

Ce linie urmează astăzi construcția automobilelor, în vederea satisfacerii cerințelor de mai sus? Să încercăm a descifra principalele tendințe ale proiectanților și constructorilor de automobile din epoca noastră...

Dar, mai întîi,

## Puțină istorie

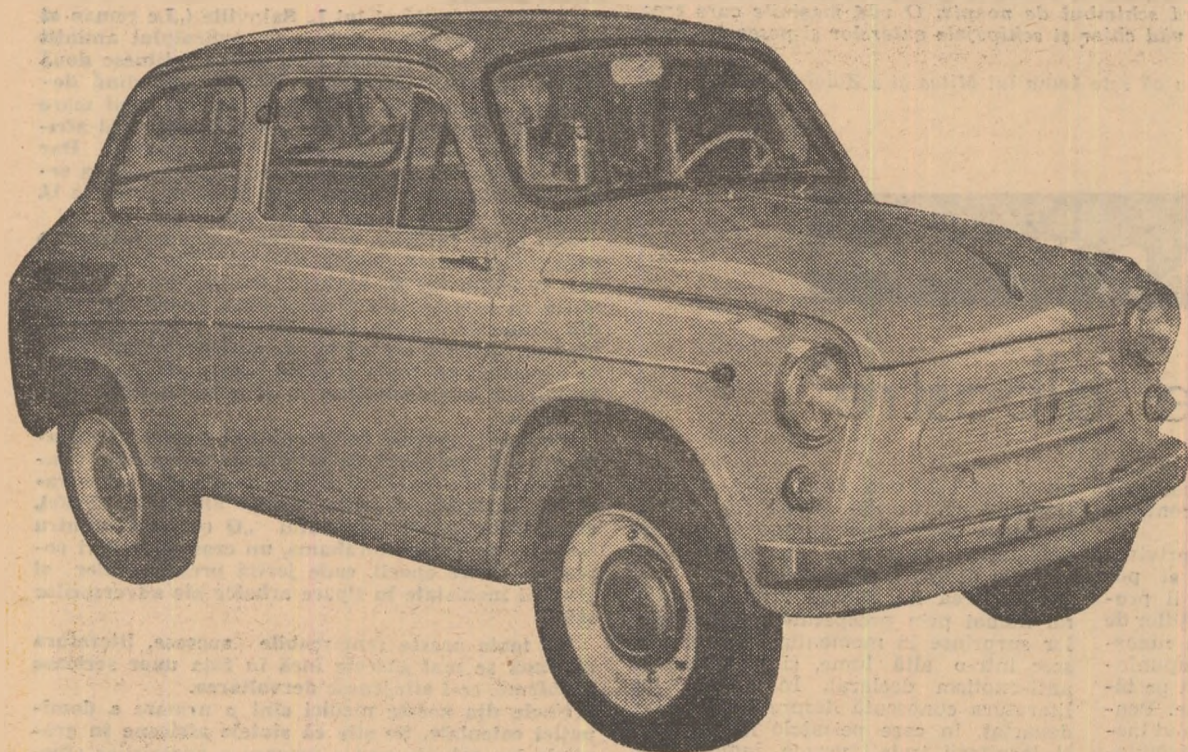
De mii de ani, imaginația omului a fost înflăcărată de dorința de a se deplasa repede. Secolul al XIX-lea a devenit secolul căilor ferate. A urmat apoi motorul cu benzină, și au început să apară primele automobile în înțelesul de astăzi al cuvîntului: Benz-Daimler în 1885, Ford în 1893.

Automobilele cu abur și cele cu acumulatori electrice nu au avut noroc: primele erau greoaie, neconfortabile; cele din urmă — suple, tăcute și comode, dar cu rază mică de acțiune, paralizate de necesitatea de a încărca prea des acumulatorii.

A rămas, deci, suveran necontestat automobilul cu motor cu benzină, a căruia dezvoltare extraordinară a dat epocii noastre numele de „secolul automobilului”. Dar secolul automobilului n-ar fi putut exista fără „secolul drumurilor”. Căci, dacă avionul se deplasează pe drumul invizibil și impalpabil al aerului, trenul și automobilul au nevoie de drumuri a-nume amenajate: primul nu se poate lipsi de panglicile lucioase de oțel ale șinelor larg șerpuitoare iar al doilea de șosele netede, neinfluențate de temperaturi, cu vizibilitate bună. Idealul suprem este *autostrada* — șoseaua pe care circulă numai automobilele, fără încrucișări, fără pante mari, fără tur-nante periculoase, șoseaua pe care se poate coti numai la dreapta. La rîndul lor, șoselele perfecte au influențat și ele construcția automobilelor, oferindu-le posibilitatea vitezelor de circulație mari, a conducerii automate și motoarelor puternice.

## Chestiuni de... anatomie

O întrebare clasică care se pune celor ce dau examen de conducere a automobilelor este urmă-



**Uzinele din Moscova, Gorki, Ulianovsk, Iaroslavl, Minsk, Zaporojie, Kutaisi și din alte orașe ale Uniunii Sovietice produc un mare număr de automobile de cele mai variate tipuri. Familia binecunoscutului „Moskvici”, de pildă, s-a îmbogățit, de curînd, cu noul model „408”. La Gorki se lucrează la proiectul automobilului „Volga-M 24”, care va parcurge 250 000 km (în loc de 150 000 km) fără reparații capitale. Ulianovsk pregătește un autoturism destinat localităților rurale, care va transporta 5—7 persoane sau 2 persoane și 500 kg de mărfuri. Iar recenta producție a uzinelor din Zaporojie, modelul ZAZ-965 A, o puteți admira în fotografie.**

toarea: din cîte părți se compune un automobil? Nu strică să cunoaștem răspunsul; el ne va ajuta să înțelegem mai bine direcțiile spre care se îndreaptă atenția proiectanților și constructorilor din zilele noastre. Așadar, un automobil se compune din *aparatură de rulare* (roțile cu frîne, direcție și suspensie), *șasiul* care, ca un adevărat schelet, servește drept suport general al tuturor părților, apoi *motorul*, cu ambreiajul, cutia de viteze și arborii de transmisie și în fine, *caroseria*.

În ceea ce privește roțile, se constată că diametrul lor tinde să scadă pînă la 13 țoli (33 cm). Pentru că, pe de o parte, pe drumurile moderne nu mai există hopuri și șanțuri care să ceară roți înalte,

iar pe de altă parte, un diametru mic permite folosirea mai bună a spațiului rezervat călătorilor, pu-tîndu-se astfel reduce dimensiunile și greutatea mașinii.

Roți mici înseamnă însă tambur de frînă mic și suprafață mică a ferodourilor, acele „pînze” speciale care, frecîndu-se pe tambur, absorb energie cinetică și încetinesc vehiculul. Pentru a mări eficiența frinelor — lucru absolut necesar la vitezele mari de circulație de astăzi — s-au adoptat frînele cu disc, care cîștigă tot mai mult teren. Care sînt avantajele lor? În primul rînd, suprafața lor activă e cu peste un sfert mai mare decît a frinelor cu tambur; la unele automobile s-au montat frîne cu discuri multiple, mărindu-se de patru ori efectul de frînare.

Îmbunătățirea frînării a fost realizată și prin alte măsuri: cîte un rezervor cu lichid de frînare pentru fiecare pereche de roți (anterioare și poste-

rioare), o a doua pedală suplimentară de frînare, acționînd numai asupra roților din față etc.

Micșorarea diametrului roților a antrenat și mărirea rezistenței anvelopelor, care acum sînt solici-tate mai mult.

Despre șasiu — cadrul metalic de care sînt prinse roțile și arcurile și care susține motorul și caroseria — sînt puține lucruri de spus. Este partea care asigură rezistența întregii construcții, dar în același timp și cea mai puțin spectaculoasă a autovehicu-

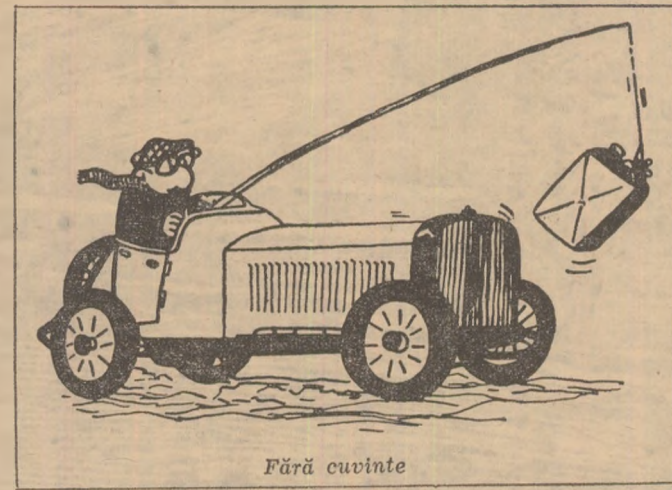
lor. De fapt n-o vedem niciodată, așa cum nu vedem scheletul omului. Pe același șasiu se pot monta tot felul de motoare și de caroserii, așa cum scheletele de aceeași mărime și conformație pot fi ale unor oameni slabi sau grași, frumoși sau urîți, dinamici sau lenți...

Între roți și șasiu există o legătură elastică: sînt arcurile de oțel, al căror rol este bine cunoscut. De la vechile arcuri din foi lungi, ca ale trăsurilor cu cai, s-a trecut treptat la așa-numitele arcuri „elico-ideale” (greșit denumite *spirale*), fabricate prin în-fășurarea unei vergele de oțel pe o bară cilindrică. Vechile arcuri nu aveau de obicei amortizoare; cele moderne trebuie să le aibă, pentru a scurta cît mai

mult durata oscilațiilor mașinii, produse de denive-lări.

## Parada cailor-putere

Problema numărul 1 a construcțiilor automobi-listice este, desigur, aceea a motorului, căci moto-



Fără cuvinte

rul e organul care transformă energia chimică a benzinei în energia mecanică necesară deplasării vehiculelor. Energia produsă și consumată secundă cu secundă se numește putere și se măsoară în cai. Așadar, caii n-au dispărut cu totul din domeniul transporturilor; au rămas, fie chiar și ca simbol al

la sută din automobi-dree mică și mijlocie altă concepție de am-reia se elimină arbor-acționînd asupra roți-față, acționînd asupra

Ce se obține prin: motorului, a arborelui ca: Agregatul zgomotul ge-rea tehnică. Eliberată d mijloc a au iar dușumea este mult sir

La autom restul carose vine mai spa și coborîrea gajelor. Ace te la auto „Taunus 12 pericolul de față.

Printre au putem cita n „Florida” și duse de „Re-ța) și „Tatra oferite de a:

însă, handicape de bagajelor, ceea ce in riile pe distanță ma-rea unui automobil tă atenție și o stăpîr

# AUTOMOBIL

puterii în plină desfășurare. Numai că ceea ce numim „1 C.P.” la motoare echivalează practic cam cu doi cai obișnuiți.

Puterea motoarelor cu cilindri și pistoane, cum sînt acelea de pe automobile, depinde de mai mulți factori. Pentru anumite motive, însă, a fost luată în considerație, în primul rînd, cilindrul sau litrajul — adică volumul (măsurat în litri sau centimetri cubi) generat de mișcarea de du-te-vino a unui piston în cilindrul său, în care are loc explozia amestecului de aer și benzină. Cilindrul mic (litri sau cm<sup>3</sup> puțini) înseamnă putere mică; cilindrul mare înseamnă putere mare. Trebuie menționat că la aceeași capacitate cilindrică, puterea crește o dată cu creșterea turației arborelui motor. În general în Europa se preferă capacități cilindrice mai mici și turații mai mari, în S.U.A., invers. Peste ocean capacitatea cilindrică a mers multă vreme crescînd, ajungîndu-se în mod curent la 4—6 litri, în Europa s-au răspîndit automobilele cu cilindrul mic (0,7—1,2 l) și foarte mic (sub 0,7 l). Cilindreele cuprinse între 1,2 și 1,7 l se numesc „semimijlocii” iar cele cuprinse între 1,7 și 2,8 l „mijlocii”.

De vreo cinci — șase ani se constată tendința de a merge pe o linie mijlocie: în S.U.A. de a micșora capacitatea cilindrică, în Europa de a o mări. Se pare că „mijlocul de aur” dintre cele două tendințe este cilindrul de 1,5 l, cea mai rațională din punct de vedere tehnic și economic.

Explicația acestei tendințe este următoarea: automobilele de „microcapacitate” (sub 0,7 l) sînt ieftine (ca achiziție), dar neîncăpătoare și puțin durabile, iar exploatarea și întreținerea lor relativ scumpe, la fel de costisitoare ca ale mașinilor „de capacitate mică” (0,7—1,2 l). Pe de altă parte, automobilele americane de mare putere sînt scumpe și ca achiziție și ca întreținere, astfel că nu au putut rezista pe piața mondială în fața concurenței automobilelor europene, mai la îndemîna marelui public. Iată cheia tendinței de dezvoltare în S.U.A. a construcțiilor economice și apoi a celor supereconomice, cum este tipul „Cardinal” (Ford) de 1,5 litri.

Printre automobilele „semimijlocii” sau „supereconomice” se numără tipurile „Volkswagen 1500” (R.F.G.), „Peugeot” (Franța), „Austin” (Anglia), „Moskvici 407 și 403” (U.R.S.S.) iar printre cele „mijlocii” sau „economice” tipice: „Volga” (U.R.S.S.), „Opel Kapitän” (R.F.G.), „Tatra 603” (R.S.C.) și altele.

B. Balin, specialist-șef al Institutului „Promtrans-niproekt” din Moscova, a calculat că din automobilele existente astăzi în lume, 20 la sută sînt de mare putere, 20 la sută economice și mijlocii, 22 la sută semimijlocii și supereconomice, 20 la sută de capacitate cilindrică mică și numai 8 la sută cu „microcilindree”. În rest sînt cuprinse mașinile speciale (sport, comenzi personale etc.).

Să examinăm acum o altă problemă, viu dezbătută: amplasarea motorului și a transmisiei puterii de la motor la roți. Este cunoscută formula clasică, aplicată la aproape toate automobilele americane și la marea majoritate a celor europene: motorul în față, după care urmează cutia de viteze și lungul arbore cardanic, acționînd asupra roților motoare posteriore prin mecanismul diferențialului. Clasic — dar nu universal. Căci formula clasică nu este aplicată la ultimele modele americane și nici la 25

## De la pînza de

Din aspectul vechi zeci — cincizeci de stă dintre noi și fo-două imagini caract-sau de sîrmă și car-tală. În caz de ploai-ză de cort, ca la b-constituia o apără



N-au decît să faci coborire:

Vîntul trecea prin copios iar zăpada S-a trecut apoi însă aproape neizo-cazuri speciale s-au chise.

Tehnica nouă a p ma maselor plastic și nesupuse coroziu 25 la sută mai ușo adică toate element siu, în afară de m ar fi confecționat fi”... Da, pentru că integral din masă p lor. În U.R.S.S. exi cu caroseria din m carea caroseriilor d ceput, ca și în An în R.D.G., s-au prc mobile „Trabant”. Franța s-au fabric de către vechea fi lor plastice în foi înglobează fibre d felul armăturii de

Ce împiedică oa ilor din mase plast dere, este vorba ș rie a pieselor de fi de matrișare, de p unei piese mari, c caroserie completă



lare europene (cilindre acestea întâlnim o motorului, grație câ- nic : motor în spate, pate, sau motor în lin față.

duri de amplasare a prevăzând eliminarea rezultă mai compact, nicșorează, întreține- elor este mai simplă. cardanic, partea de și poate fi aplatizată, ă. În fine, transmisia

motor în față, tot e liber și aceasta de- e înlesnește urcarea r, ca și păstrarea ba- je au fost valorifica- „Cardinal“ (S.U.A.), t.) etc. Rămâne însă cărcare a punții din

cu motorul în spate Volkswagen“ (R.F.G.), ravelle“ ambele pron- Ńa), „Simca“ (Fran- lovacia). Avantajele motorului în spate sint ă spațiului destinat i mai ales la călăto- ă aceasta, conducet- l în spate cere mul- ună a volanului.

grele, pe care tehnica nu le-a rezolvat încă în între- gime. Deocamdată se matrițează elemente, părți de caroserie, care trebuie să fie imbinat și solidarizate între ele, de unde o nouă sursă de greutate. În al doilea rând, masele plastice nu sint lipsite de inconveniente serioase, ca de exemplu fenomenul de „îmbătrânire“ — un fel de răscoacere. Cu timpul, „plasticele“ își pierd rezistența și devin „neplastice“, fragile, mai ales dacă sint expuse vreme îndelun- gată la acțiunea chimico-termică a razelor solare. Prin urmare, problema adoptării largi a caroseriilor din mase plastice își așteaptă încă rezolvarea.

Aceste materiale și-au găsit, însă, de pe acum o aplicare sigură în alte părți ale automobilelor : capitonaje de scaune și de pereți, cutia bateriilor de acumuloare, rotorul pompei de apă, diferite ca- pace, filtre etc. Dar... și aici există un dar. Un auto- mobil modern din clasa de 1,5 litri, cum este „Moskvici 407“, de 990 kg, cuprinde vreo 90 de piese din masă plastică. Toate acestea la un loc cîntăresc însă abia vreo 3 kg, adică circa 3/1 000 din greutatea întregului vehicul.

## La volanul imaginației

Nu ipotecați viitorul — spuneau vechii înțelepți. Le cerem voie, pentru o singură dată măcar, să nu le dăm ascultare și să încercăm a ne imagina cum ar putea arăta automobilul viitorului — al unui viitor nu prea îndepărtat, desigur, pe care tinerii de astăzi îl vor trăi.

Ca formă generală exterioară nu sint probabile mari transformări, în afara celor legate de reali- zarea unor proprietăți aerodinamice mai bune.

Este, însă, de prevăzut extinderea masivă a întrebuințării maselor plastice — nu atât a celor ac- tuale, cunoscute, cit a celor pe care chimia le va



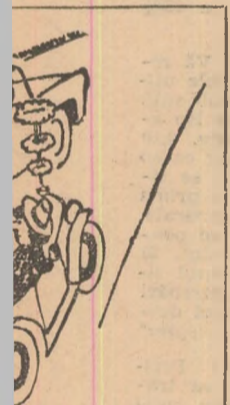
## Masele plastice

bile, de acum patru- ia celor mai în vîr- în albume păstrează ăle cu spițe de lemn isă, cu... aerisire to- i, se întindea o pin- alte trăsuri, ceea ce decit aproximativă.

pune la dispoziția constructorilor în viitorii 10—15 ani. Aceste materiale nu vor îmbătrîni nici în timp și nici sub acțiunea soarelui puternic ; vor fi mai rezistente la îndoire și la apăsare, la uzura prin frecare și chiar la temperatura ridicată. Cu aseme- nea proprietăți, și cu altele încă, s-ar putea ca în anul 1980, de exemplu, un „plastomobil“ de 600 kg — echivalent cu un automobil actual de o tonă — să conțină piese și părți din mase plastice în greutate totală de 300 kg.

Vine apoi motorul — inima, plămîinii și mușchii automobilului. Motoarele cu piston sint de pe acum învechite, dar deocamdată nu pot fi larg înlocuite în construcția automobilelor. Viitorul este al turbi- nelor cu gaz, alimentate cu carburant ieftin. Adop- tînd o transmisie hidraulică a puterii, motoarele- turbină — nu cu mult mai mari decît un aparat telefonic — vor putea fi amplasate oriunde, chiar și pe acoperișul automobilului. Nu vom mai întîlni cutii de viteze, ambreiaje, arbori cardanici, arbori planetari, diferențiale sau frîne, fie cu disc, fie cu tambur. De altfel, există de pe acum automobile la care s-au adoptat turbine cu gaz, ca de pildă prototipul firmei „Chrysler“.

Conducerea automobilului va fi mult simplificată, datorită însăși existenței motorului-turbină, cum și

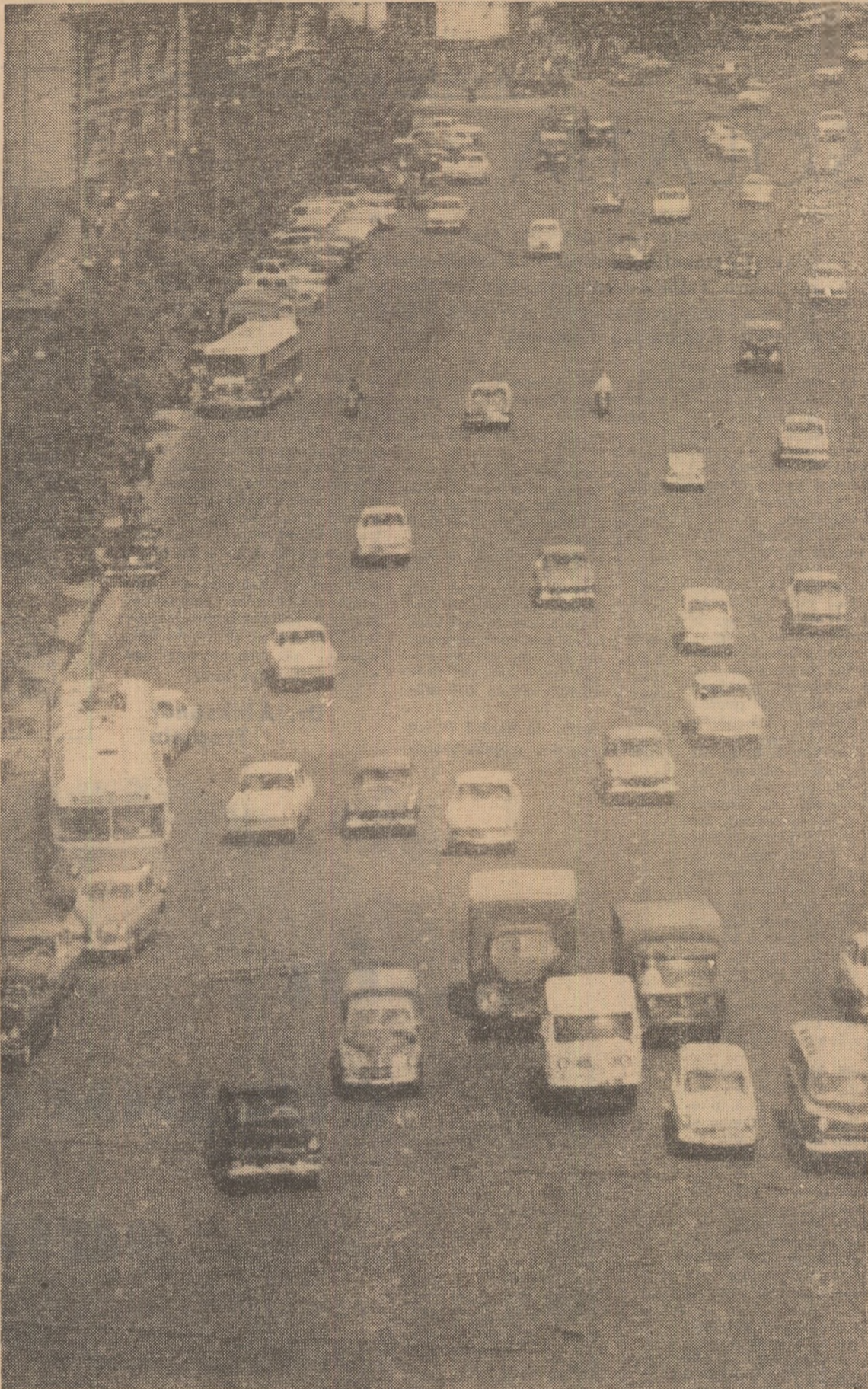


și întrecem noi la at frînele!

injenit, ploaia intra ede pe călători. închisă, din tablă, și fonic. Numai în uit automobile des-

st domeniu sub for- rezistente, ușoare nobil ar fi cu circa nd caroseria lui — acție montate pe șa- erite mecanisme — stice. Am spus : „ar caroseriile realizate a începutul carierei ototipurii de mașini ic. În S.U.A., fabri- ce este încă la în- R.F.G. La Zwickau, circa 50 000 de auto- nemetalică ; în 0, dintre care 1 500 “. Rezistența mase- ărită dacă în ele se acționează cam în nul armat.

a largă a caroseri- oarecare neîncre- ă fabricarea în se- or necesită operația are. Or, matrițarea plicată, cum este o il, ridică probleme



pe baza altor perfecționări : fotoelemente, aparate radar, stabilizatoare pentru viteze mari etc. Să ne oprim puțin aici. La vitezele mari ale viitorului — pînă la 200 km pe oră, realizabile pe „superșose- le“ — stabilitatea aerodinamică a vehiculului va fi mult ajutată de o aripă verticală montată deasupra acoperișului.

Nu mai vorbim despre deschiderea și închiderea automată a ușilor și ferestrelor, de aerul condițio- nat, de introducerea conducerii automate, a televi-

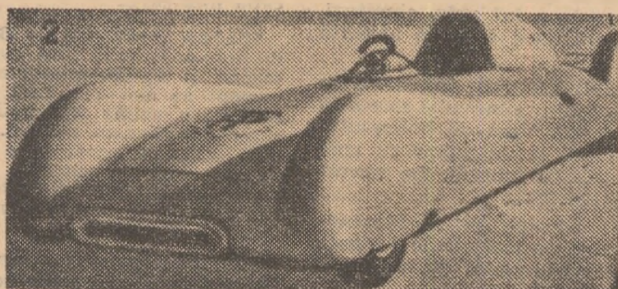
zoarelor, a anvelopelor ultrarezistente, comparti- mentate etc.

Dar, mai presus de toate acestea, automobilul vii- torului va trebui să fie ieftin, durabil în toate ele- mentele lui, cu un consum redus de carburant și lubrefianți. Numai astfel, confortul și tehnica avan- sată, rapiditatea și stabilitatea, vor putea avea o eficiență maximă.

Ing. Dem. Urmă

## RECORDURI...

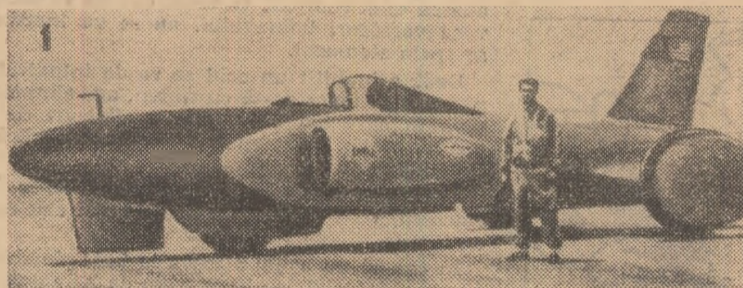
În anul 490 î.e.n., cînd a avut loc bătălia de la Marathon, un alergător a parcurs în două zile distan- ța de 215 km, pentru a duce la Sparta vestea victo- riei. El nu s-a folosit de nici un mijloc de transport, în afara... propriilor picioare. Mai tîrziu, în vremea împăratului Augustus (44-27 î.e.n.) carele greoaie, trase de cai, transportau călătorii de la Roma în Asia Mică în 20 de zile, înaintînd cu 84 km pe zi. Solii lui Gingis-Han călăreau, în secolul XIII, cu o viteză de 400 km pe zi.



Istoria ne oferă și un record mai puțin obișnuit. E vorba de „călătoria de întoarcere“ a lui Napoleon de la Moscova, între- prînsă într-o sanie. Vehiculul a parcurs în 13 zile distanța de 2 100 km, realizînd în medie 160 km pe zi.

Aceste recorduri de viteză au fost, desigur, îm- bunătățite de-a lungul anilor, o dată cu apariția ve- hiculelor cu motor. Goana după viteză a început, propriu zis, în anul 1832, cînd se re- nunță la „zi“ ca unitate de timp pentru eva- luarea vitezei vehiculelor terestre, trecîndu-se la calcularea ei pe oră. În acel an un omnibuz înzestrat cu motor cu abur a atins 20 km pe oră. Omnibuzul cîntărea 3,5 tone și transporta 16 pasageri. Omenirea a pășit în era recordu- rilor „mecanizate“, care se succed cu repezi- ciune și sint rectificat aproape în fiecare an.

O etapă importantă în zorii acestei ere a fost depășirea limitei de 100 km pe oră, reali- zată cu un automobil utilat cu motor electric. „Veșnic nemulțumita“ — așa a fost botezată



mașina — a stabilit un record mulțumitor pentru acei ani : 105,9 km pe oră.

Cele mai impresionante recorduri automobilisti- ce aparțin, desigur, secolului nostru, care a început cu înfrîngerea barierei de 200 km pe oră (în 1909 de către automobilistul V. Amery). Anul trecut, ameri- canul K. Breedlove a realizat o viteză de 656,6 km pe oră cu un automobil de 2,5 tone greutate și o lungime de 10,6 m, dar cu numai trei roți (foto 1). În cursul aceluiași an pe platoul sărat al lacului Baskunceak automobilistii sovietici au stabilit 7 re- corduri internaționale, dintre care 5 îi aparțin lui E. Lorent, din Harkov (foto 2.), iar două lui I. Tho- mirov, din Moscova.

T. M.



Un accident posibil în timpul verii:

# INSOLAȚIA

Soarele este unul din cele mai prețioase izvoare de energie și sănătate. În anumite condiții, însă, razele solare pot deveni dăunătoare. Temperatura înaltă a aerului, în lipsa vântului, poate să producă o supraîncălzire a corpului provocând accidentul cunoscut sub numele de insolație, șoc de căldură sau dogoreală.

La aceasta mai contribuie lipsa de antrenament, expunerea prelungită la acțiunea razelor solare (mai ales a celor infraroșii — calorice — care ating intensitatea maximă între orele 12—15) sau o îmbrăcăminte necorespunzătoare condițiilor climatice.

În producerea insolației, virsta joacă un rol foarte important, copiii și bătrânii fiind expuși cu precădere acestui accident dacă nu se iau măsuri de prevenire. De aceea sunt necesare dozarea riguroasă a băilor de soare, evitarea expunerii în orele cele mai călduroase ale zilei, purtarea bonetelor sau pălăriilor pentru protecția capului, respectarea regulilor de băut apă.

În forma nervoasă, bolnavul este agitat, nu-și găsește locul în pat, nu poate dormi și uneori aiurează. În formele mai grave este somnolent, iar uneori își poate pierde chiar cunoștința. La cei mai mulți durerea de cap este suferința cea mai des întâlnită și, în același timp, semnul cel mai constant al insolației. Alteori, mai ales la copii apar și vărsături alimentare, care pot ține câteva zile. Copiii pot prezenta, de asemenea, semne asemănătoare unei meningite: dureri oculare care îi fac să nu mai suferă lumina, dureri în ceafă etc.

În formele digestive semnele principale sînt: diareea cu scaune frecvente, apoase, uneori chiar cu sînge, crampe și dureri abdominale. Copiii au deseori grețuri, suferă de o sete intensă, cerind să bea apă, pe care însă nu o pot reține și o vomită.

În formele respiratorii, respirația devine zgomotoasă și pulsul slab. Se pot ivi semne de congestie pulmonară sau bronhopneumonie mai ales la copii.

Semnele insolației pot apărea dintr-odată sau se dezvoltă treptat. Cîteodată aceste simptome se instalează la 5—6 ore după expunerea la soare.

La primele semne ale insolației (molicune, înroșirea sau paloarea feței, îngreunarea respirației), **accidentul trebuie dus imediat la umbră** unde i se va deschide îmbrăcămîntea, i se va da să bea apă rece și i se vor aplica comprese reci pe cap, față și piept. Celor care și-au pierdut cunoștința li se va face imediat respirație artificială, chemîndu-se în grabă medicul. Producerea arsurilor pielii poate fi împiedicată prin utili-

zarea unor creme sau uleiuri protectoare înainte de expunerea la soare și prin respectarea dozelor gradate de băi de soare.

Odată apărute, arsurile pielii obligă la anumite precauțiuni pentru evitarea complicațiilor. În cazul arsurilor de gradul I (cu eritem) se presară pe locul ars: praf de bicarbonat de sodiu, pudră de amidon, talc. Sînt bune și compresele reci cu bicarbonat de sodiu (o linguriță la un pahar de apă fiartă și răcită) sau cu hiperanganat de potasiu. De asemenea, se pot unge locurile atinse cu vaselină sau cu altă grăsime.

În arsurile de gradul II (cu flictene) se vor acoperi bășici-

le (care nu trebuie sparte în nici un caz) cu un pansament de tifon steril mușat într-o soluție de bicarbonat de sodiu (preparată ca mai sus). Nu se vor folosi unsoari sau grăsimi! Membrul ars va fi așezat într-o poziție comodă: mina va fi pusă într-o basma sau fașă triunghiulară, sub picior se va pune o pernă sau un sul făcut dintr-o pinză. Se vor lua măsuri pentru chemarea de urgență a medicului sau transportarea accidentatului la spital. Pînă atunci se va da bolnavului să bea cit mai des lapte, ceai, cafea tare.

**Dr. Aleksandr Tropin**



## Primul ajutor în intoxicațiile involuntare

Intoxicațiile accidentale, care se produc din greșeală, cu diverse medicamente, substanțe chimice sau alimente, mai frecvente la copii, pot apare și la adulți. De aplicarea primelor măsuri depinde adesea viața accidentatului. Tot atât de important în asemenea cazuri este să știm ce nu trebuie să facem.

**Intoxicațiile cu substanțe caustice** provocate de acizi (azotic, sulfuric, clorhidric), de baze (soda și potasa caustică, amoniacul) se datoresc adesea unei confuzii. În acest caz nu se vor provoca vărsături bolnavului, nu se va încerca să se spele stomacul.

Dacă a înghițit un acid se va da intoxicatului să bea apă amestecată cu săpun, apă albuminată (apă în care am bătut cîteva albușuri de ou), apă cu cretă, lapte, apă cu bicarbonat, adică soluții alcaline.

Dacă intoxicația a fost produsă de o bază caustică, vom administra apă cu oțet sau zeamă de lămie.

În caz că nu avem altceva la îndemînă, fie că e vorba de acizi sau baze, vom da bolnavului să înghiță lapte, ouă crude, ulei de măsline sau untdelemn, smîntînă, ceai de mușețel sau de nalbă.

**Intoxicațiile cu mercur, arsen și compuși săi** necesită un prim-ajutor rapid. Vom provoca vărsături prin gîdilarea omușorului, de cîteva ori. Vom administra o suspensie de carbune animal, lapte sau apă albuminată (4 albușuri la un litru de apă). Vom aplica comprese calde sau termofor pe abdomen în caz de colici.

**Intoxicațiile cu oxid de carbon, gaz de iluminat și bioxid de carbon** se produc de obicei în camere închise. Pătrunzînd la locul accidentatului vom avea grijă să nu respirăm și vom face imediat aerisirea camerei prin deschiderea ferestrelor. Nu vom aprinde chibrituri sau luminări pentru că se pot produce explozii. Nu vom da medicamente (narcotice etc.). Vom trece intoxicatul într-o cameră aerisită, unde îi vom face fricțiuni corporale și respirație artificială.

**Intoxicațiile cu alcool** ușoare nu necesită un prim-ajutor deosebit. Simpla odihnă și așezarea bolnavului într-o cameră bine aerisită sînt suficiente. În cazuri grave vom provoca vărsături, îi vom da să miroase amoniac, să bea cu lingurița cafea sau ceai tare, iar la nevoie îi vom face respirație artificială.

**Intoxicațiile cu ciuperci** pot avea uneori forme dramatice. Vom da bolnavului să înghiță băuturi sărate și dulci, răcite la gheață, în cantități mici și repetate. În caz că intoxicația s-a produs de cîteva ore, se vor provoca vărsături. Sînt oprite cu desăvîrșire băuturile alcoolice. Vom pune comprese calde pe abdomen, vom face încălzirea extremităților.

**Intoxicațiile cu somnifere** se vor trata în funcție de momentul cînd surprindem bolnavul. Dacă acesta e treaz sau semiconștient îi vom da să bea cafea neagră tare sau ceai concentrat, după care îi vom provoca vărsături. Nu vom face această manevră decît culcînd bolnavul cu capul mai jos decît trunchiul și întors pe o parte. Dacă intoxicatul se află în stare de somn adînc, vom încerca trezirea lui prin ciupituri, înțepături etc., transportîndu-l apoi de urgență la spital.

**Intoxicațiile cu stricină** le vom identifica cu mare grijă, pentru că starea bolnavului seamănă cu cea din alte intoxicații. Vom da bolnavului carbune animal (o lingură la un pahar cu apă) și sulfat de magneziu (sare amară). La nevoie vom face respirație artificială.

Ca o regulă generală, ne vom feri să dăm medicamente celor intoxicați, anunțînd de urgență medicul pentru a face tratamentul de bază.

**Dr. I. R. Speranski**

## Știați că...

...VITEZA cu care cresc barba și unghiile a fost determinată în sutimi de milimetru? La un om normal creșterea lor este de două sutimi de milimetru pe oră.

...UN OM face în medie 20.000 de pași pe zi? Într-un an această cifră se ridică la 7 milioane iar în 70 de ani de viață la aproximativ 500 de milioane. Aceasta reprezintă aproape 384.000 de kilometri, adică distanța de la Pămînt la Lună.

...GLANDELE lacrimale secretă zilnic maximum 120 de lacrimi? Greutate medie a unei lacrimi este 1 g, deci ambii ochi pot „vărsa” într-o zi cel mult 120 g lacrimi, oricît de tare am plînge! Dar aceste lacrimi nu sînt risipite, ele servind în general la umezirea globilor oculari, la protecția ochilor.

...MULȚI microbi, de pildă ai tuberculozei, scarlatinei, difteriei, dizenteriei, cărbunului, variolei, poliomielitei și alții rămîn virulenți și după ce se „usucă” pe hîrtia cărților și revistelor? Căr-

țile folosite de un bolnav de scarlatină pot conține ani de zile microbi care provoacă infecția.

...GREUTATEA creierului uman oscilează între 1560 și 1720 g? Cu toate acestea au existat mulți oameni celebri al căror creier era sub aceste cifre. Pe de altă parte, s-a constatat la oameni cu o inteligență deficitară o greutate cerebrală foarte mare (pînă la 1800 g). Cel mai mare creier determinat pînă în prezent, este cel al unui vînzător de ziare englez, care avea 2486 g, adică cu aproximativ 1000 g mai mult decît greutatea creierului multor savanți.

...PROBLEMA REZISTENȚEI microbilor la antibiotice, care dă atît de lucru medicilor, este pe cale de a fi rezolvată? Recent s-a descoperit o substanță, CLOR-MERODRINA, care are proprietatea să paralizaze reacțiile vitale ale microbilor, făcîndu-i în felul acesta să devină din nou sensibili la acțiunea penicilinei sau a altor antibiotice.

## Esculap răspunde...

**CIOMAȘ EMIL** — Orăștie — Planta la care vă referiți este un fel de panaceu, adică un leac bun la toate bolile (și cîteodată bună de nimic), care a fost un timp „la modă” (și medicina are, din păcate, „modele” ei), dar care nu poate avea o acțiune specifică în boala dv. Cum ulcerul duodenal de care suferiți a fost diagnosticat într-un stadiu de început, părerea noastră este că un regim dietetic corespunzător — pe care îl vom publica în această pagină — respectat cu strictețe este suficient pentru a vă vindeca. Ca medicamente specifice indicăm: probantin, calmogastin, ulcerotrat (pangastin), gastroseol, ce se administrează în dozele prescrise de medicul dv. curant.

**MOROIU FLORICA** — Lacul Baban-Focșani: Fiind vorba de o imaturitate de gradul I (2100 g la naștere), în cazul cînd felița este îngrijită și alimentată corect, ea va atinge în jurul vîrstei de 1 an aproape cifrele nou-născutului la termen (firește, în raport cu lungimea totală a corpului). Pe lingă vitaminoterapia D<sub>2</sub> și C, vă sfătuim să-i dați cinci zile pe lună și vitamina A (picături) 3.000—5.000 U<sub>2</sub>/zi și să preveniți anemii cu fier redus 0,15 g de două ori pe zi, timp de 15 zile pe lună.

Ca regim alimentar, pe lingă supă de zarzavat și de carne (strecurată) și în care se fierbe griș, vă sfătuim și pe dv. să hrăniți copilul cu babeurre îndulcit cu 15% zahăr și adăugînd 3% griș.

**MARIANA M. C.** — Timișoara: 1) Vă recomandăm Preventin CIF. Alte formule utile sînt: Rp acid tanic 0,15 g + chinină sulf. 0,10 g + butir cacao pt. un ovul sau Rp acid citric 0,10 g + alumen crud pulv. 0,10 g + chinină sulfurică 0,05 g + butir cacao pt. un ovul. 2) Momentul fecundației se situează între a 10-a și a 16-a zi de la prima zi a ciclului. Aceasta este o regulă generală, dar nu absolută, pentru că ovulația se poate produce în orice moment al ciclului. 3) Încetarea ciclului este de obicei semnul sigur al unei sarcini. 4) La celelalte întrebări vă vom răspunde în cadrul unui articol despre „Concepție, sterilitate și anticoncepție”

**CĂTALIN MARIN** — Chirnoeni: Periduodena și pericolectita necesită un tratament complex care va utiliza toate mijloacele ce ne stau la dispoziție: regim, medicamente, fizioterapie și, în fine, bisturiul. Cîteva sfaturi pe care e bine să le urmați: repausul la pat cît mai mult cu putință, mai ales la început. Repausul, „pe burtă” o oră înaintea mesei și o oră după masă, are efecte foarte bune prin ușurarea circulației abdominale. Regimul alimentar va ține seama de predominarea fenomenelor de fermentație sau de putrefacție. Pentru aceasta veți reduce la început alimentele ce conțin celuloză și albuminele (carnea, ouăle, brînză etc.) și apoi veți elimina după caz fie hidrații de carbon, fie proteinele. Va trebui să substituiți, la nevoie, fermeții care vă lipsesc (acidul clorhidric sau secreția pancreatică). Veți avea grijă de evacuarea regulată a intestinului, combătînd constipația. Ca medicamente, sînt utile antispasmodicele și calmantele (lizardon, fobenal, bromoval etc.), dar nu e bine să vă obișnuiți cu ele. La nevoie, vitamine și tonice generale. Fizioterapia (raze ultraviolete alternînd cu raze ultrasonice) se va face numai cu indicația medicului.

**IULIAN POPESCU** — București: Se crede, într-adevăr, că prin tuns se întărește rădăcina și crește vitalitatea părului. Unii oameni se mai rad încă pe cap pentru a preveni o chelie amenințătoare sau pentru a încetini căderea părului. Credința aceasta este lipsită de temei în ce privește părul de pe cap deși, ca principiu general, așa cum arătați și dv. rasul din alte părți ale corpului, cum ar fi fața, stimulează creșterea și îngroașă firul.

P.S. Corespondența pentru această rubrică trebuie să poarte pe plic mențiunea: „Pentru poșta medicului”.





# FILMUL

## O nouă comedie

### Ce fel de om e Pașka?

Una dintre cele mai apreciate comedii realizate în ultimul timp de cineștii sovietici este „Un flăcău din Altai”. Presa a făcut acestui film o primire deosebit de călduroasă, saluând totodată debutul unui regizor cu o personalitate foarte interesantă: Vasili Șukșin.

Numele lui este cunoscut cineaștilor din genericul mai multor pelicule. Deși a absolvit facultatea de regie a Institutului unional de cinematografie, Șukșin are o solidă biografie actoricească, interpretând roluri principale sau episodice în „Doi Fiodori”, „O poveste obișnuită”, „Eșalonul de aur”, „Alionka”, „Mișka, Serioja și eu” și în recentul „Noi doi, bărbății”.

După cum iubitorilor de literatură din U.R.S.S. numele lui Șukșin le amintește simpaticele personaje ale povestirilor sale consacrate locuitorilor din ținutul său natal, Altai.

Și iată-l acum pentru prima oară pe Vasili Șukșin în rol de regizor și scenarist. Comedia sa „Un flăcău din

Altai” are ca erou principal un tânăr șofer, Pașka Kolokolnikov, care străbate zilnic un cunoscut traseu al Altaiului — șoseaua Ciuisk. Ce fel de om e șoferul Pașka Kolokolnikov? Aceasta este întrebarea pe care autorul o adresează spectatorilor în decursul întregului său film, în timp ce personajul acționează, manifestându-se sub cele mai diferite aspecte.

Criticul I. Varșavski este de părere că principalul merit al filmului îl constituie ingeniozitatea cu care regizorul dezvăluie caracterul eroului.

Istețul Kolokolnikov nu este nicicum un prototip, un ideal de erou pozitiv. E cam flecar, chiar fanfaron, nu scapă prilejul unui câștig, fie și ilicit, și uneori se dovedește necioplit. Dar atunci când e nevoie nu pregetă să pună umărul.

S-ar părea că ochiul scrutător al regizorului observă în fiecare clipă reacția publicului, cu care poartă un permanent dialog. „Da, într-adevăr, Kolokolnikov e flecar — pare să spună Șukșin. Dar nu vă

grăbiți să trageți de aici anumite concluzii. Vi se pare cam primitiv? E adevărat, nu-i prea fin, cu toate acestea nu generalizați, uitați-vă cit și de receptiv și de cită sinceră cordialitate e capabil! Da, Pașka n-a citit încă toate cărțile pe care le-ați citit dv., dar de ce să-l disprețuiți pentru asta?”

Crea ce e nou și interesant în acest film e faptul că risul e provocat tocmai de descoperirea pe care o face fiecare spectator că s-a înșelat în privința lui Kolokolnikov.

Iar acesta își cunoaște bine lipsurile. Și e primul care ride de ele.

Critica a caracterizat filmul lui Vasili Șukșin ca o comedie inteligentă, impreg-



V. Șukșin, în rol de regizor

nată de umor popular, cu implicații lirice și filozofice.

Protagonistul filmului este tânărul actor Vladimir Kuravlev, siberian ca și regizorul. În distribuție figurează, de asemenea, mai mulți studenți ai Institutului unional de cinematografie.

## O pățanie neobișnuită

Curajul, prezența de spirit, sint atribute absolut necesare unui documentarist. Altfel, cum ar putea fi înfățișată spectatorilor lumea întinderilor sălbatice ale junglei, cu multitudinea viețuitoarelor ei, cu farmecul ei straniu, sau populația necunoscută a tăcutelor împărății oceanice, ca și temeritatea unei ascensiuni pe culmile neumbrate ale Himalaiei?

Regizorul sovietic Roman Karmen a cunoscut, în decursul îndelungatei și euzătoarei sale activități închinată documentarului, întreaga gamă a primejdiilor și satisfacțiilor pe care le implică pasiunea sa profesională.

Și deoarece am mai avut ocazia să relatăm cititorilor noștri despre filmele lui Karmen, de astă dată ne propunem să prezentăm doar un episod din munca sa de documentarist, care, credem, va ajuta spectatorilor să-și întregască imaginea despre personalitatea acestui talentat cineast sovietic.

Episodul s-a petrecut în timpul celui de al doilea război mondial, în orașul Recița de pe malul Niprului, localitate abia eliberată de sub ocupația hitleristă.

Împreună cu scriitorul Leonid Korobov, pe atunci corespondent de front, Ro-

man Karmen se afla într-un automobil militar care gona pe drumuri lăturalnice spre Recița. Karmen ținea foarte mult să filmeze o dimineață într-un oraș eliberat.

Intrind în oraș, Karmen reușise să surprindă câteva instantanee, când deodată, în apropiere de centru, șoferul frină brusc și printr-un viraj neașteptat, o porni înapoi.

— Oprește odată, strigă cineastul, așa nu pot filma!

— Dar nu vedeți că s-au întors nemții? îi răspunse enervat șoferul.

Intr-adevăr, pe șosea apăruse un grup masiv de soldați hitleriști care se distrau grozav, rizind în hohote.

— La dracu! Mai încet! strigă din nou operatorul, vreau să prind spectacolul ăsta.

Astfel a filmat documentaristul dimineața unui mic

oraș ocupat de soldații dușmani.

— Cum de n-au tras asupra noastră, când eram atât de aproape? repeta Roman, ștergându-și fruntea nădușită, după ce apucaseră să iasă din oraș.

Misterul s-a lămurit seara, când un ofițer german cap-

turat în orașul Recița a explicat că cei trei fuseseră luați drept o echipă de filmare din Berlin, niște cinești deglizați în ostia sovietici. Aceasta, cu atât mai mult cu cât automobilul cu care călătoreau era o mașină militară capturată de hitleriști.



Născută într-o familie de muzicieni, Natașa Veliciko s-a pregătit la rindul ei pentru această carieră, făcându-și studiile la o școală de muzică — clasa de dirijant. Dar, spre surprinderea generală s-a înscris apoi la Institutul unional de cinematografie. Recent, Natașa, acum studentă în anul IV, a avut un foarte promițător debut în filmul „Linște”

## Șostakovici și arta filmului

Muzica a însoțit cinematografia încă de la primii ei pași. Dar în epoca filmului mut rolul ei se reducea la acela de simplu acompaniator al proiecției filmului.

Cu timpul, pe măsură ce cinematografia trecea de vîrstă primei copilării devenind arta noului secol, a sporit și numărul entuziaștilor preocupați să ridice partitura muzicală a filmelor la nivelul unei opere de artă. Printre acești entuziaști se numără și Dmitri Șostakovici. În anii treizeci, regizorii Grigori Kozințev și Leonid Trauberg i-au propus tânărului compozitor să scrie muzica pentru filmul lor mut „Noul Babilon”. Șostakovici a lăsat la această primă partitură de film cu minuțiozitate ce-l caracterizează, cu elanul unui adevărat pionier. Ilustrația sa muzicală avea mai multe variante, ținând seama de componența diferită a orchestrelor care se produceau în sălile de cinema.

Dar nivelul profesional al muzicanților din acele orchestre era atât de scăzut încât aproape nicăieri nu putea fi executată muzica lui. Disperat, Șostakovici alerga de la un cinematograf la altul, încercînd să asigure o execuție corectă a partiturii, dar zadarnic! În data ce dirijorul și orchestra respectivă scăpau de „martorul” nepoftit, răsuna din nou „Cavalcada Walkiriilor” în ver-

siunea simplificată care acompania episoadele de culminație dramatică ale tuturor filmelor.

Eforturile urlașe depuse de compozitor păreau să fie zadarnice. Dar lucrurile n-au rămas la acest stadiu. Cîrind cinematografia a învățat să vorbească. Iar primele benzi sonore ale „Lenfilmului” erau semnate de Dmitri Șostakovici. De atunci compozitorul a scris muzica pentru mai mult de treizeci de filme: „Munții de aur”, „Contra-plănuș”, „Marele cetățean”, „Omul cu arma”, „Zola”, „Tinăra gardă”, „Miciurîn”, „Tăunul”, trilogia despre Maxim, „Cinci zile — cinci nopți” și multe altele.

Compozitorul a colaborat cu regizori foarte diferiți ca stil — Kozințev și Ermler, Lutkevici și Gherasimov, Dovjenko, Kalatozov, Alexandrov, ca și cu autorul acestor rînduri, dar a știut să rămînă mereu el însuși, credincios pînă la capăt manierei proprii de creație. Iată de ce majoritatea filmelor pentru care a compus banda sonoră pot fi numite pe bună dreptate și filme ale lui Șostakovici.

Ce a adus compozitorul cu desăvîșire nou în arta filmului?

Șostakovici n-a conceput niciodată muzica de film ca pe o simplă ilustrație sonoră. Compozițiile sale se bazează întotdeauna pe o analiză minuțioasă

a dramaturgiei filmului și a naturii personajelor sale. Muzica lui se întrepătrunde organic cu întreaga structură a filmului, cu conținutul și stilul acestuia. Mare simfonist, compozitorul a adus și în arta filmului dramaturgia simfoniei clasice.

Prin activitatea sa consecventă, prin atașamentul lui sincer și entuziast față de cea de a șaptea artă, Șostakovici a oferit un remarcabil exemplu confrăților săi. În cinematografia sovietică s-a creat astfel nobila tradiție ca cei mai de seamă compozitori să semneze muzica filmelor. Mulți maeștri ai muzicii sovietice au creat veritabile capodopere pentru cinematografie. Printre cei mai buni prieteni ai artei filmului pot fi socotiți Serghei Prokofiev și Aram Hacıaturian, Iuri Șaporin și V. Șebalin, Gh. Sviridov și Kara Karaev ș.a.

Însuși Șostakovici, unul dintre cei mai fecunzi compozitori sovietici contemporani continuă să lucreze asiduu pentru cinematografie. Ultima sa creație este muzica pentru filmul „Hamlet” al lui Grigori Kozințev. Și e cit se poate de firesc ca unul dintre cei mai mari compozitori ai epocii noastre să colaboreze din nou cu prietenul său din tinerețe, pentru a transpune în muzică dramaturgia veșnic tînără a lui Shakespeare.

Lev Arnstam

REFLECTOR

Festivalul internațional al filmului de cineaștii de la Vancouver (Canada), una dintre cele mai tinere competiții ale genului, s-a bucurat de o bogată și valoroasă participare. Favoriții săi au fost cineaștii sovietici, care au dobîndit două importante distincții: Marele Premiu, atribuit cineaștului leningrădean D. Movșin (fotograf teatral) pentru filmul „Din toată inima” și Medalia de bronz, conferită unui grup de studenți de la Institutul oțelului din Moscova, pentru filmul „Romanța”.

Cîteva dintre cele mai valoroase producții ale cinematografului sovietic din ultimii ani, printre care „Balada soldatului”, „Zboară cocorii”, „Mama”, „Serioja” ș.a. au figurat în programul unei decade a filmului sovietic, organizate la Buenos Aires, capitala Argentinei. În zilele festivalului zece de mii de spectatori au umplut pînă la refuz sala cinematografului „Laragne”, apreciînd înaltul umanism ce constituie trăsătura caracteristică a filmelor sovietice.

Printre proaspeții absolvenți ai Institutului unional de cinematografie din Moscova se numără și cîteva bune cunoștințe ale spectatorilor noștri, actori care s-au afirmat pînă acum ca autentice talente: Janna Prohorenko („Balada soldatului”), „Și dacă asta este dragostea?”, Larisa Lujina („Casa de la răscruce”), „Ornul merge după soare”, Galina Polskih („Dingo, ciinele sălbatice”).

„O cursă specială” este titlul unui nou documentar sovietic care își propune să prezinte în maniera unui jurnal de călătorie, neobișnuită cursă a motonavei „Litva” care a găzduit nu de mult la bordul ei două sute cincizeci de ziariști, reprezentînd sute de ziare, reviste, agenții telegrafice și societăți de radio, participanți la Conferința internațională a ziariștilor. Filmul surprinde discuțiile purtate de ziariști, urmărindu-i totodată cu ocazia escalelor făcute în diferite porturi ale lumii — Constanța și Varna, Istanbul, Pireu, Neapole, Alger, Tunis, Alexandria, Beirut ș.a.

La 31 iulie, la cinematograful „Velikan” din Leningrad se va deschide primul festival unional al filmului sovietic, a cărui competiție va include producții ale tuturor studiourilor din U.R.S.S., reprezentînd toate genurile cinematografice. Juriul său va atribui douăsprezece premii, printre care două premii pentru cea mai bună reflectare a vieții și muncii omului sovietic, ca și alte două premii pentru cele mai bune filme istorico-revoluționare, cite un premiu pentru cea mai bună comedie cinematografică, cel mai bun film pentru copii și tineret, cel mai bun desen animat. Se vor acorda de asemenea premii pentru scenariu, regie, imagine etc., precum și cîte două premii pentru cele mai bune documentare și filme de popularizare științifică.

Festivalurile unionale se vor desfășura de acum înainte cu regularitate din doi în doi ani.





# Mozaic

## austriac

### VIENA

Suvoiul de mașini nu se mai sfârșește. Automobilele înaintază strâns lipite una de alta, formând o coloană lungă de câteva kilometri. Când capul îi ajunge în suburbiile Vienei coada mai șerpuieste pe vreo stradă centrală, încadrată de eternele reclame. E greu să precizezi unde se termină orașul și unde încep suburbiile. Capitala Austriei e înconjurată de parcuri și păduri: Prater, Lobau, Tiergarten, Pădurea vieneză.

Nu-i de loc simplu să străbați centrul orașului. Turiștilor li se înmânează câte un „Wien Auto-plan”. Pretutindeni sint prezente mașinile serviciului de deparare și ale poliției. Numai de la 1 ianuarie 1963 automobilisții vienezii au plătit amenzi în valoare de 52 de milioane de șilingi. De altfel, șoferii din Viena sint cei mai politicoși oameni din lume: ei frânează în fața pietonilor și îi invită, prin semne, să treacă. Răzbatem cu greu pînă la o stradă relativ liniștită pe care se află hotelul „Stefanie”.

...Lucrul cel mai curios pe care au reușit să-l realizeze vienezii este îmbinarea vieții vechi, tradiționale, cu tehnica secolului „atomic”. Vechiul și noul sint cimentate de ospitalitatea austrieilor și de înalta lor cultură care se face simțită la fiecare pas. Poporul austriac e muncitor, comunicativ, știe să prețuiască muzica, teatrul, pictura și să respecte oamenii de știință și de literatură. Se pricepe, însă, și la o altă artă, aceea de a trăi în confort. Hotelul nostru este, din acest punct de vedere, desăvârșit. Ușa liftului se deschide singură de îndată ce ne apropiem. E de ajuns să ridicăm receptorul că primim pe loc orice informație, în limba respectivă.

Nimic nu tulbură liniștea ce domnește în hotel. Orchestra restaurantului se compune din două persoane — un excelent pianist și un violonist nu mai puțin virtuoz, coborît parcă dintr-o gravură veche. La restaurant nu se dansează și se vorbește aproape în șoaptă.

Hotelul e plin pînă la refuz de oameni de diferite naționalități, vârste și temperamente: americani, englezi, francezi, spanioli etc. Toți aceștia se adaptează, pînă la urmă, atmosferei de liniște, calm și demnitate a personalului.

E interesant cum se oglindesc

gusturile localnicilor diferite de cele ale unora dintre turiști în anunțurile ziarelor vieneze. Am ales câteva, inserate în „Kurrier”, unul din cele mai citite ziare burghize:

„Seară pariziană. Strip-tease. Cabaretul „Renz”. Vă așteaptă parteneri excelenți”.

„Gerhardt Bronner vă garantează: la barul „Marietta” nici un fel de strip-tease sau muzică de dans”.

„Casanova” — stelele strip-tease-ului între orele 24 și 6 dimineața”.

„12 apostoli” — restaurant. Fără muzică și dansuri moderne”.

„Stefanie” — restaurant. Bucătărie excelentă. Muzică vieneză clasică”

### ÎN ALPI

Drumul urcă. E din ce în ce mai frig. La cotituri se deschid privirii văi albastre, împresurate de piscuri înzăpezite și presărate ici-colo cu ferme singuratiche.

Pereteii de zăpadă se apropie. Oprim la o stație de benzină. E ultimul popas pe drumul spre Gross Glockner, cea mai înaltă culme muntoasă din Austria (3797 m). Dar ghidul nostru pare îngrijorat. Drumul e înzăpezit și deci periculos. Facem cale întoarsă. Șoferul conduce cu multă dibăcie, executînd viraje cu măiestria unui acrobat. Iată-ne ajunși în gară. Sintem așteptați de garnituri formate din vagoane și platforme. Automobilele urcă pe platforme iar călătorii pot să rămînă în mașini sau să ocupe loc în vagoane. Optăm pentru vagoane. Puținii călători sint mai ales muncitori. Unul din ei, un austriac, bea un fel de rachiu local și-și îmbie și vecinii. Cițiva italieni discută cu apărare, gesticulînd energic. Vorbesc despre salariul încasat pe o săptămînă. Un fermier gras în haină verde, pălărie tiroleză și ceas de buzunar cu lanț de argint șade lîngă nevastă-sa, care e și mai grasă. Amîndoi sint monumentali în imobilitatea lor.

...Alpii răsăriteni oferă privilegiile cele mai frumoase și atrag zilnic mii de turiști. În nenumăratele chioșcuri se vind „suvéniruri” și splendide fotografii ale cascadei Krimml. Printre mărunțurile expuse zăresc, deodată, o miniatură bizară, înfățișînd trei maimuțe: una și-a astupat urechile, alta ochii, a treia gura. Pe soclu e lipită o

etichetă: „Înțelepciune. Să nu auzi, să nu vezi, să nu vorbești!”.

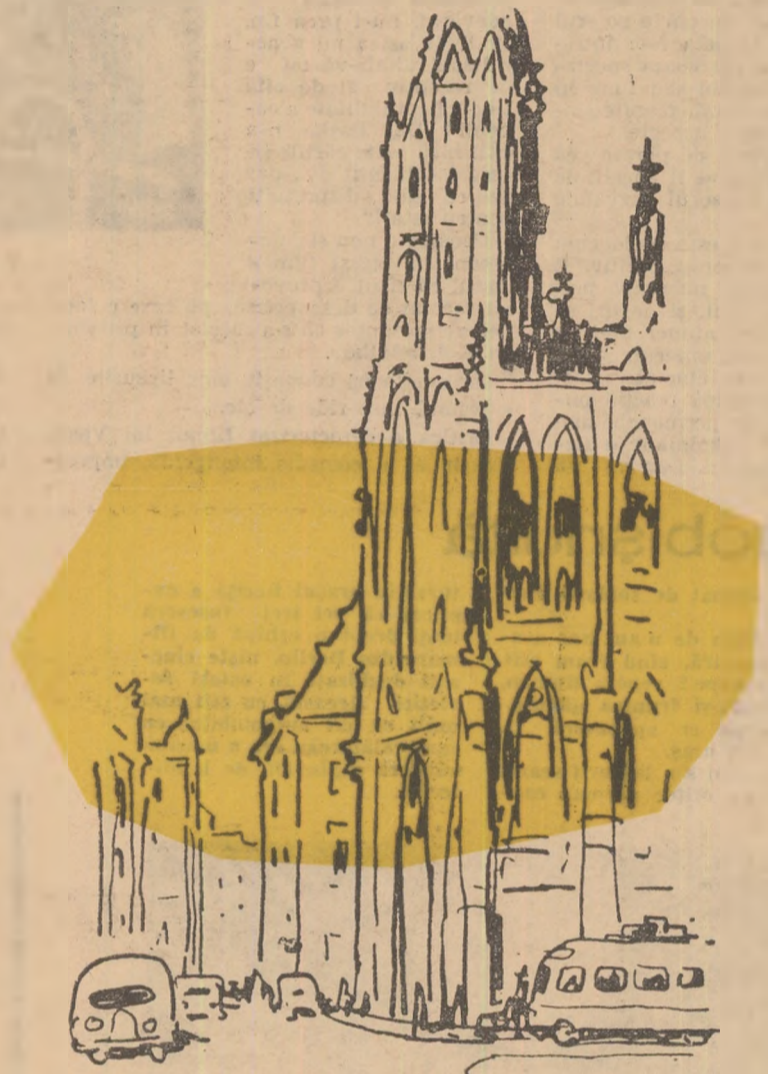
### INNSBRUCK

Închipuți-vă o stradă lungă și îngustă, toată numai arcade, cu magazine multe și mici, ale căror firme îți atîrnă deasupra capului. Admiri clădirea veche a Universității, în colecția căreia se află prețioase manuscrise medievale, a muzeului tirolez, a panoramei tiroleze, care immortalizează rezistența trupelor tiroleze în fața armatelor lui Napoleon și înaintea ochilor reinvie istoria acestui popor dîrz de țărani-munteni care, din cele mai vechi timpuri, și-au apărat drepturile și independența.

Dar toate acestea nu sint decît mici insule ale trecutului pe fondul orașului modern care e azi Innsbruckul, cu mașinile lui, magazinele-automate, hotelurile luxoase și sucursalele caselor de modă franceze. Innsbruck se dezvoltă mai repede decît alte orașe austriece. Și totuși specificul său național se face simțit la fiecare pas. Majoritatea femeilor tinere poartă pelerine tiroleze verzi, fuste verzi și pălării cu pene. Întîlnim și mulți bărbați încălțați în bocanci, ciorapi pînă sub genunchi și pantaloni scurți cu curele înflorate. Aici sint și multe călugărițe protestante, înarmate cu aparate de fotografiat, toate foarte vioaie și cochete. În nici un alt oraș din Austria n-am văzut atîția ciini ca la Innsbruck. Mai toți sint de rasa pudel, tunși care mai de care mai nostim.

La Innsbruck nici o stradă nu seamănă cu alta. Sint străzi vechi, medievale, înguste, cu prăvălii topeșnice în galerii acoperite. Sint bulevarde uriașe, largi, cu magazine luxoase și cafenele elegante. De-a lungul râului Inn se întinde un parc cu străvechi fîntîni arteziene și monumente cu barometre, termometre și cronometre montate în ele. Pe malul celălalt sint clădiri cu o arhitectură uneori ciudată. Poți cutreiera orașul din zori și pînă noaptea tîrziu și să descoperi de fiecare dată ceva nou.

N. Ravici



Desen de A. Kokorin

# în drum spre Amaltea

2.

Nuvelă de aventuri științifico-fantastice de A. și B. STRUGĂTKI

(urmăre din numărul trecut)

În cabină era liniște. Pe locul lui obișnuit — în fața mesei, lîngă mașina de calculat — stătea timonierul Mihail Antonovici Krutikov, sprijinindu-și bărbia dublă în pumnul său liniștit. Mașina de calculat făcea ușor, clipind din luminile de neon ale becurilor de control. Krutikov îl privi cu bunățate pe căpitan:

— Am primit vești prin radio de pe Amaltea. Ne așteaptă. Îți închipui, Leoșenka, ce rație au ei: două sute grame de pesmeți și cincizeci grame de ciocolată și supă de clorela. Trei sute de grame de supă de clorela. E atât de rea la gust!

„Pentru tine ar fi bine acolo, gîndi Bikov. Ce-ai mai slabi, grăsunule!” Îl privi cu asprime pe timonier, dar nu rezistă și zîmbi. Tuguindu-și buzele groase, Krutikov examina cu un aer preocupat o filă de hirtie albastră liniată.

— Unde ne aflăm acum? îl întrebă Bikov.

— Peste o oră ajungem la finiș. Vom trece pe deasupra polului nord al lui Jupiter (pronunța cuvîntul „Jupiter” cu o vădită plăcere), la o depărtare de două diametre, două sute nouăzeci megametri. Apoi, ultima buclă. E ca și cum am fi ajuns.

— Distanța o socotești de la centrul lui Jupiter?

— Da, de la centru.

— Cînd vom ajunge în ultima fază a parcursului, vei comunica la fiecare sfert de ceas depărtarea de exosferă.

— Am înțeles, Leoșenka, spuse Mihail Antonovici.

Bikov mai căsca o dată, frecîndu-și necăjit ochii care i se lipeau și porni de-a lungul tablou-

lui semnalizator de alarmă. Totul era în ordine. Motorul lucra fără întreruperi, plasma era propulsată în ritm normal, regulatorul dispozitivelor magnetice de captare funcționa impecabil. Responsabil cu dispozitivele magnetice de captare era inginerul de bord Jilin. „Bravo, Jilin! gîndi Bikov. Bine le-a reglat picul!” Ocoli peretele convex — carcasa fotoreactorului. Lîngă combina de control a reflectorului, cu creionul întrebă dinți, stătea Jilin. Sprijinit cu ambele mîini de marginea tabloului de comandă, bătea step și omoplații i se mișcau pe spinarea încovoiată.

— Bună ziua, Vanca, spuse Bikov.

— Bună ziua, Alexei Petrovici, răspuse Jilin, întorcîndu-se bruscă.

Creionul îi căzu din gură și el îl prinse cu abilitate din zbor.

— Ce se aude cu reflectorul? întrebă Bikov.

— Totul e în ordine.

Bikov se aplecă totuși asupra tabloului de comandă și trase banda albastră de înregistrare a sistemului de control. Reflectorul era cel mai de seamă și cel mai fragil element al dispozitivului de acționare fonică: o gigantică oglindă parabolică, acoperită cu cinci straturi de mezosubstanță suprazistentă. În focarul paraboloidului explodau în fiecare secundă, transformîndu-se în irradiații, milioane de particule de plasmă deuteriotritonică. Torentul slăcării de un liliachiu pal izbea suprafața reflectorului, creînd forța de tracțiune. În stratul de mezosubstanță luau naștere gigantice diferențe de temperatură și mezosubstanța ardea treptat, strat după strat. În afară de asta, reflectorul era continuu supus coroziunii meteoritice. Și dacă în plină acțiune a motorului reflectorul s-ar fi distrus la bază, acolo unde făcea joncțiunea cu țeava groasă a fotoreactorului, nava s-ar

fi dezagregat printr-o tăcută explozie instantanee. Iată de ce reflectoarele navelor fononice erau înlocuite la fiecare sută de unități de zbor astronomic. Și tot de aceea, sistemul de control măsura fără întrerupere starea stratului activ de pe suprafața reflectorului.

— Deci, primul strat a ars, spuse Bikov, învîrtînd banda într-o degete.

Jilin tăcu. Bikov ridică vocea, ca să fie auzit:

— Mișă, tu știi că primul strat a ars?

— Știu, Leoșenka, răspuse timonierul de la postul lui. Ce vrei? Oversun, Leoșenka...

Oversun, „saltul pe deasupra Soarelui”, se făcea rar și numai în cazuri excepționale, ca acum, cînd stațiile erau amenințate de foame.

În timpul oversunului, cînd Soarele se află între planeta de pornire și planeta finiș (poziție deosebit de favorabilă din punctul de vedere al „cosmonavigației directe”), motorul fonic lucra la limita de încărcare, viteza navei atîngea 6 000—7 000 de kilometri pe secundă și aparatele de bord începeau să înregistreze efecte mecanice clasice, deocamdată prea puțin studiate. Echipajul nu dormea aproape deloc. Consumul de combustibil și uzura reflectorului erau enorme și, în cele din urmă, nava se apropia de planeta finiș dinspre pol, ceea ce era incomod și complicat aterizarea.

Se înapoie la timonier și se uită la indicatorul de consum al combustibilului. Apoi ceru, nerăbdător:

— Mișă, dă-mi copia programului finiș!

— O clipă, Leoșenka.

Bikov auzi un sunet dulce în urechi, sub ple-

știi.

— Mișă, dă-mi copia programului finiș!

— O clipă, Leoșenka.

Bikov auzi un sunet dulce în urechi, sub ple-

știi.

— Mișă, dă-mi copia programului finiș!

— O clipă, Leoșenka.

Bikov auzi un sunet dulce în urechi, sub ple-

știi.

— Mișă, dă-mi copia programului finiș!

— O clipă, Leoșenka.

Bikov auzi un sunet dulce în urechi, sub ple-

știi.

Planetocarul fonic „Tahmasib”, condus de căpitanul Bikov, se află în drum spre Amaltea, pentru a veni în ajutorul cercetătorilor cosmici amenințați de foamete. Căpitanul face dușuri ionice iar membrii echipajului își văd de ocupațiile lor obișnuite.

oape îi defilă luminițe galbului — și scapă capul în piept.

— Leoșenka!

— Timonierul se întinse peste masă și-l bătu pe Bikov pe umăr:

— Leoșenka, iată programul.

Bikov tresări, își scutură capul, se uită în jur și luă foile, zgîndu-se somnoros la însemnări.

— Ce-ar fi să iei sporamină? îl sfătui timonierul.

— Ia stai puțin! spuse Bikov. Asta ce mai e? Ai înnebunit, timonierule?

Krutikov sări de la locul lui, ocoli masa și se aplecă deasupra lui Bikov:

— Să văd!

— Pe unde zbori? îl întrebă Bikov. Poate crezi că zbori spre poligonul șapte?

— Dar despre ce-i vorba, Leoșenka?

— Sau poate îți închipui că s-a construit pe Amaltea, special pentru tine, un generator cu tritiiu?

— Dacă te referi la combustibil, atunci află că nu ajunge pentru trei zboruri ca astea...

Bikov se trezi de-a binelea:

— Trebuie să cobor pe Amaltea. Apoi trebuie să mă deplasez cu planetologii în exosferă și să mă las din nou pe Amaltea. Apoi trebuie să mă întorc pe Pămînt. Și asta va fi din nou un oversun!

— Stai puțin, spuse Mihail Antonovici. O clipă...

— Îmi faci calcule pentru un program nebunesc, ca și cînd ne-ar aștepta undeva niște depozite de combustibil!

Trapa se întredeschise. Întorcîndu-se, Bikov văzu strecurindu-se în deschizătură capul lui Danghe, care roti ochii prin încăperea, rugător:

— Ascultați, băieți, Varecika nu-i aici?

— Afară! zberă Bikov.

În romînește de ION HOBANĂ

(va urma)



## POȘTA REDACȚIEI

**D. E. CIURARU** — Roșiori de Vede: Vă propunem să trimiteți ver-surile unei reviste literare.

**A. PETRESCU** — București: Ne bucură aprecierile dv. cu privire la articolele publicate de revista noastră. De asemenea, vă mulțumim pentru sugestii.

**ILEANA POPOVICI** — București: Ne pare rău, dar în textul respectiv nu existau indicații mai amănunțite. De aceea, adresați scrisoarea Societății pentru protecția naturii din Moscova — Asociația artiștilor florari — specificând unul din numele menționate în articolul din „Veac nou” la care vă referiți.

**ELENA CIOBANU** — Roman: Vă putem comunica adresa unor eleve sovietice: Alevtina Smirnova, Saratovskaia oblasti, gorod Balakovo, ulița Kommunisticeskaia nr. 49; Raisa Sumakova, gorod Kursk, Ofiterski pereulok, dem. 46. (A absolvit acum clasa a X-a).

**LITĂ-RAINEA GHEORGHE** — comuna Bă-

neasa, raionul Giurgiu: 1) Regretăm, dar nu cunoaștem aceste adrese. 2) Lui Mihail Șolohov scrieți-i în stanița Veșenskaia, Kamenskaia oblasti, R.S.F.S.R. Celorlalți scriitori, trimiteți-le scrisorile la Uniunea Scriitorilor Sovietici („Soiuz sovetских pisatelei”) din Moscova. 3) Iată adresa unui tânăr cu care puteți corespunde: O. P. Ivanov, gorod Kalinin, Kalininskaia oblasti, Glavpocitamt, do vostrebovania (lucrează în producție și în același timp învață la un institut tehnic).

**ERNEST GRUBER** — Orșova: Urmăriți cărțile apărute în colecția „In jurul lumii”, unde se publică exclusiv materiale de acest gen.

**Prof. EMIL CIOMAR-TAN** — com. Poiana Negrii, raionul Vatra Dornei: 1) Sugestiile dv. sînt interesante. Deocamdată, vom publica un articol despre chihlimbar. 2) Doriința v-a fost satisfăcută: chiar în acest număr publicăm o pagină a 12-a consacrată bărbătorilor.

**VASILE NEGESCU** — Pitești: Citiți răspunsul dat mai sus lui Lită-Rainea Gheorghe.

**LUCIAN HUIBAN** — Constanța: Am primit scrisoarea dv. și credem că în curînd o vom putea utiliza.

**I. SĂBAU** — Timișoara: Am primit scrisoarea dv.

**LUIZA APOSTOLES-CU** — București: Iată adresa unei eleve sovietice: Galina Șmakova, Novosibirskaia oblasti, Novosibirskii raion, Ber-zovskoe p/o, ulița Mak-sima Gorkovo.

**OLGA GUȚU** — Constanța: Nu cunoaștem o asemenea modalitate. Pentru informații mai amănunțite scrieți revistei „Znanie-Sila”, care în nr. 3/1959 a publicat un articol despre „Yoga și respirația” semnat de cercetătoarea L. Ulianova de la Institutul de drept al Academiei de Științe a U.R.S.S. (Institut prava Akademii Nauk S.S.S.R.). Adresa revistei: Moskva I-301, Kalibrovkaia ulița nr. 2.

# nou!



- PRODUS HRĂNITOR AROMAT ȘI RECONFORTANT
- PREPARAT INTEGRAL DIN FRUCTE
- BOGAT ÎN VITAMINE, SĂRURI MINERALE ȘI ZAHARURI

## NECTAR DE FRUCTE



OFICIUL NAȚIONAL DE TURISM

### „CARPAȚI“

anunță pentru lunile august și septembrie un bogat și interesant program de excursii

ÎN U.R.S.S., REPUBLICA DEMOCRATĂ GERMANĂ, REPUBLICA POPULARĂ UNGARĂ, REPUBLICA SOCIALISTĂ CEHOSLOVACĂ și REPUBLICA POPULARĂ POLONĂ

Se primesc înscrieri și pentru cură-tratament la KARLOVY-VARY și VACANȚE PE LITORALUL REPUBLICII POPULARE BULGARIA.

Excursiile se fac cu TRENUL, AVIONUL, AUTOCARE și AUTOTURISME PROPRII, pe itinerarii noi, deosebit de atrăgătoare.

Informații și înscrieri la agențiile și filialele O.N.T. „CARPAȚI” din întreaga țară.

**STOFE de CALITATE**

**I.I.S. LIBERTATEA**

BOGAT ȘI VARIAT SORTIMENT DE DESENE ȘI CULORI

**SIBIU**

PRACTICE • FRUMOASE  
IGIENICE • CONVENABILE



**TRICOTAJE**  
din  
**BUMBAC**

pentru adulți și copii

Modele, contexturi și culori diferite

BLUZE • JACHETE  
SCAMPOLOURI • VESTE  
CAMASI • ARTICOLE  
DE LENJERIE

Recomandări: Produsele se spală în apă caldă, în care se adaugă puțin „Alba Lux” (o lingură la 5 litri apă). Se clătesc în apă caldă și apoi rece. Se storc prin presare. Nu se usucă prin așternere și nici pe sobă sau calorifer.

*Gospodine!*

COMPLETAȚI  
ȘI REÎNNOIȚI  
VESELA DV. CU  
VASELE EMAILATE  
GROASE ȘI DURABILE  
**IDEAL**

PRODUSE DE  
UZINELE

**EMAILUL ROȘU**  
MEDIAS





# hărbatilor pagina

## Numai pentru soți

In mai multe scrisori, cititorii noștri ne-au cerut să reluăm „Pagina bărbaților“. In numărul de azi le satisfacem rugămintea.

### VALERI AL II-lea

Olimpiada de la Roma a relevat un sportiv de înaltă clasă care a confirmat strălucit, în toate întrecerile ulterioare, speranțele puse în el, vigoarea unui talent neobișnuit. E vorba de săritorul în înălțime Valeri Brumel, creat, cum spune antrenorul lui, Vladimir Diacikov, parcă anume de natură pentru marele sport. Dar nu numai de natură, am putea adăuga noi, ci și de Diacikov însuși. Antrenor deosebit de înzestrat, Vladimir Diacikov a muncit cot la cot cu nu mai puțin înzestratul său elev, făcându-ne astfel martorii unor zboruri fantastice peste ștacheta ridicată tot mai sus și mai sus.

Dar cine va urma după Brumel, cine va putea deveni, într-un viitor apropiat, un rival demn de el? La aceste întrebări ridicate într-un articol din revista „Smena“, maestrul sportului Anatoli Semicev indică un nume care deocamdată nu spune nimic iubitorilor spectaculosului sport al săriturii în înălțime: Valeri Skvorțov.

Skvorțov nu are decât 19 ani. El s-a făcut remarcat anul trecut câștigând Spartachiada elevilor.

Tinărul atlet, de care se ocupă tot Vladimir Diacikov,

posedă excelente însușiri pentru săritura în înălțime: este înalt, bine făcut, are o bună pregătire fizică generală și capacitatea de a prinde din zbor, cu o ușurință proprie vârstei lui, cele mai complicate și mai subtile elemente ale săriturii. Rezultatele înregistrate de Skvorțov în ultima vreme oglindesc foarte bine progresele pe care le face efectiv de la o întrecere la alta sub conducerea atentă a experimentatului Diacikov. „Valeri al II-lea“, cum îi spun specialiștii tandru și simbolic, a câștigat anul trecut Spartachiada elevilor cu o săritură de 2,05 m. Anul acesta, la întrecerile internaționale de iarnă de la Kaunas a devenit învingător cu un rezultat îmbunătățit — 2,09 — pentru ca nu după mult timp, la întrecerile unionale de iarnă de la Leningrad să ocupe locul întâi cu 2,11 m.

Pe baza acestor rezultate consiliul antrenorilor i-a fixat pentru actualul sezon o normă care s-a dovedit pe măsura lui: 2,15 m.

Cu astfel de progrese drumul spre Tokio i se deschide larg în față.

I. S.

### MODĂ

## Cum vă îmbrăcați în concediu?

La rubrica sa masculină, numărul estival al revistei sovietice de modă „Jurnal mod“ face recomandări privitoare la „garderoba“ de concediu a bărbaților, din care spicuiem câteva.

Îmbrăcămintea de odihnă trebuie să fie cât mai degajată și mai comodă. Sint foarte indicate sacourile din pinză de in — uni, în carouri, în

dungi sau cu alte desene. Sacourile pot fi întregi sau cu platcă, cu guler sau fără, buzunare cu clape.

Foarte multă popularitate capătă

scuterle de piele, din imitație de piele, tweed, velur. Pentru zilele răcoroase sint cit se poate de practice.

În echipamentul de concediu un loc important ocupă cămășile purtate pe deasupra pantalonilor. Ce spune moda, mai întâi în privința țesăturilor? Se poartă cămăși uni și cu desene unde fantezia creatorilor se manifestă în fel și chip: carouri mari și mici, dungi în două și mai multe culori, figuri geometrice etc. În privința croielii, moda este la fel de generoasă: gulere mici și mari, revere late și înguste. În Occident se bucură de mult succes „rubaska“ căzăcească, încheiată într-o parte și confecționată din țesături în culori vii. Culorile la modă: alb, auriu deschis, albastru, verde.

Când vă faceți valiza, nu uitați sectorul tricotate. După cum precizează revista sovietică, o nouate în tricotatele de vară pentru odihnă sint bluzele de bumbac subțire cu mîneacă scurtă. Se poartă mult și jachetele tricotate care imită croiala sacourilor: cu slițuri, cu platcă, cu și fără guler.

În ce privește încălțămîntea, preferați sandaletele ușoare și comode.

faci? Inchizi ochii imediat și începi să sforăi ușurel, simulînd un somn voinicesc, pe care ar fi o adevărată crimă să-l tulburi.

Această metodă merită oarecare atenție, deși nici ea nu este infailibilă. Cel vizat trebuie să dea dovadă de multă vigilență. În cazul metodei nr. 3 sint posibile provocările: un cunoscut de-al meu, inginer-metalurgist, simulînd cu virtuozitate un somn adinc a auzit foșnetul ușor al ziarului și șoapta — băgați de seamă, șoapta — nevastei: „Echipa de fotbal „Spartak“ a fost desființată. Vai-vai-vai...“

Un formidabil „Ce-e?“! și piapuma zvîrlită la o parte l-au demascat pe inginerul naiv.

Cum am văzut, metodele prezentate pînă acum sint din păcate ineficace. Dar datorită cercetărilor făcute în ultima vreme și schimbului de experiență s-au înregistrat oarecari progrese în rezolvarea problemei odihnii duminicale suplimentare.

Se recomandă, de exemplu, metoda informării. Cum vă treziți, luați ziarul. La apelul nevastei: „Ce-ar fi să te scoli și tu, că noi ne-am sculat demult“, începeți să citiți cu voce tare un titlu, indiferent care. De pildă: „La Moscova s-a deschis o expoziție de jucării japoneze“. După o scurtă pauză comentați:

— Foarte interesant... Japonia... Țară care se găsește, unde crezi? În partea de nord-vest a Oceanului Pacific. Ea este formată din patru insule mari: Honshu, Hokkaido, Kyushu, și Shikoku.

Durata statului suplimentar în pat va depinde de bagajul dumneavoastră de cunoștințe și de răbdarea nevastei.

Alt mijloc pe care vi-l recomandăm este cel distractiv. Cum ați deschis ochii, începeți să spuneți bancuri sau să povestiți ceva captivant. Povestirea trebuie să fie cit mai amănunțită, cu toate detaliile de planul doi și chiar trei. Dar fiți atent, evitați istoriile răsuflate, altfel veți fi pus la punct: „Mi-ai spus-o de o mie de ori. Scoală-te!“

Și în sfîrșit, merită atenție încă o metodă — povestirea și talmăcirea viselor. Aici posibilitățile sint cu adevărat nemărginite. Puteți începe de exemplu așa:

— Ce vis am avut azi noapte! Închipuiți-vă, se făcea că mergeam pe acoperiș și în fața mea venea directorul grădinii zoologice și răposatul împărat Franz-Josef. Erau călare pe elefanți și cîntau: „Tainic foșnește stuful“. Toamă mă întrebam ce-o fi cu asta, cînd deodată...

În continuare construiți o intrigă plină de dinamism, care va deosebi povestirea dumneavoastră de anumite opere ale prozei contemporane și de aceea va trezi interesul tuturor membrilor familiei. Șansele dumneavoastră pot fi mult sporite de prezența soacrei, femeie în vîrstă și plină de superstiții.

Dacă din efectivul familiei vă lipsește această consacrată purtătoare a prejudecăților, folosiți în talmăcirea viselor umorul. Umorul este o armă imbatabilă: ascultătorii se îmbunează, zîmbesc, ba chiar rid și uită cu desăvîrșire că ar fi fost de mult timpul să vă sculați!...

Boris Laskin



Ansamblu de vară prezentat la Congresul internațional al modei de la Moscova

● Cînd costumul nu e chiar nou, dar nici foarte murdar, periați-l bine cu o perie muiată într-o soluție de amoniac (o lingură la un litru de apă). După aceea „clătiți-l“ cu peria muiată în apă curată, atîrnați-l lăsîndu-l să se zvînte puțin și la sfîrșit călcați-l folosînd în acest scop o cîrpă subțire de bumbac.

● Fulgarinul cauciucat nu trebuie curățat cu apă și săpun sau cu benzină. Ambele sint contraindicate. Cel mai bine e să procedați așa: spălați-l mai întîi cu o perie

muiată în soluție de amoniac, apoi cu apă curată. Și căldura dăunează țesăturilor cauciucate: acestea se întăresc, crapă. Fulgarinele

### NUMAI PENTRU BURLACI

care se întăresc trebuie unse din cînd în cînd cu glicerină.

● Dacă vreți ca haina dumneavoastră să nu-și piardă forma, nu o aruncați neglijent pe spețea scaunului. Cînd o dezbrăcați, puneți-o cu

grijă pe umeras. Acesta trebuie să aibă neapărat o lungime corespunzătoare.

● Îmbrăcămintea de lină nu trebuie uscată lângă sursele de căldură (sobă, calorifer etc.). Atîrnați-o pe umeras și uscați-o într-o încăpere răcoroasă și bine ventilată. Dacă aveți de uscat o haină, un pardesiu sau un palton, prindeți pe dinăuntru, în dreptul pieptului, o perniță și încheiați nasturii, iar mînecele umpleți-le cu ghemotoace de hîrtie. În felul acesta respectivul articol vestimentar își menține forma.