

VEAIC NOU

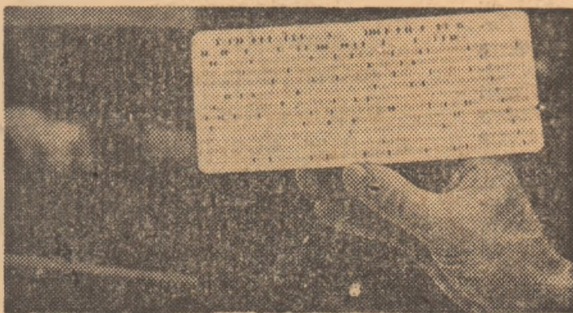
ORGAN AL CONSILIULUI GENERAL A.R.L.U.S.

12 pagini - 1 leu



Natalia Fateeva și Dan Spătaru
(Citiți în pag. 5-a: „Ce înseamnă un partener bun“)

Mașina



de economisit timp

- **Un alfabet internațional**
- **Patru ani printre yoghini**
- **Un crucișător cade în capcană**

Incepînd din acest număr, Concursul nostru



Războiul Crimeei... Forțele expediționare britanice și franceze începuseră de câteva săptămâni asediul portului-fortăreață Sevastopol. La 25 octombrie, un corp de armată al generalului Liprandi, făcând joncțiunea cu brigada mixtă a generalului Jabagritki, a atacat baza engleză de la Balaklava.

Documentar

Brigada lordului Cardigan atacă (II)

La 20 octombrie, serviciul de informații al corpului expediționar a raportat lordului Raglan că în direcția Ciorgun, pe malul drept al râului Ciornaia, se găsea un corp de armată rus cu un efectiv de 18.000 de oameni, printre care și 30 de escadroane de cavalerie, având ca artilerie 64 de guri de foc. Ceea ce serviciul de informații nu reușise să afle era că acest corp de armată, pus sub comanda generalului Liprandi, făcuse joncțiunea cu brigada mixtă a generalului Jabagritki, care număra alți 6.000 de soldați.

Relieful din zona Balaklavei punca și el probleme nu tocmai lesne de rezolvat pentru invadatori. La nord, se înălța o colină, destul de masivă, pe pantele căreia se afla așezarea Kadi Kioi, răscruce a drumurilor ce duceau spre nord-est, în direcția râului Ciornaia, precum și spre platoul Kersonesului, care domină rada portului Sevastopol. Drumul care trecea peste Ciornaia și care se numea „calea Voronțov” se găsea la doi kilometri de Kadi Kioi și, înainte de a ajunge la riu, traversa un alt sat, Kamara. Locuitorii celor două așezări, ruși, ucrainieni și tătari, întimpinaseră cu o vădită ostilitate pe străinii care aduceau urgia războiului asupra lor. Lordul Raglan bănuia că mulți dintre ei serveau drept iscoade voluntare ale armatei ruse — și nu se înșela de loc: mai în fiecare noapte, bătrini cocirjați de ani, băiețandri cărora nu le mijise încă mustața sau femeii trușe, cu pielea bronzată de soarele generos al Crimeei, treceau linia frontului și aduceau comandamentului rus prețioase informații despre mișcările de trupe, efectivele și armamentul britanicilor.

Pentru a se proteja de un atac prin surpriză, englezii construiseră o serie de redute pe aproape întreg cuprinsul terenului dintre Balaklava și Sevastopol. Micile fortificații încropite în grabă erau aparate de soldații detașamentului turc care însoțea corpul expediționar franco-britanic. Ceva mai la nord, pe crestele dealurilor de unde se aștepta ofensiva rușilor, veghea un detașament de cavalerie al armatei franceze. Restul frontului era rezervat englezilor, cu excepția cavaleriei lor care, fiind deocamdată inutilizabilă, staționa într-o vale cuprinsă între cele două drumuri menționate mai sus.

Temerile lordului Raglan s-au dovedit pe deplin justificate. În ziua de 25 octombrie, Liprandi și Jabagritki au dezlănțuit un puternic atac împotriva liniilor britanice. Sezonul fiind înaintat, rușii au așteptat să se lumineze bine de zi, așa încât primele focuri de armă au răsunat la ora 7 dimineața. Cîteva regimente de infanterie din brigada mixtă au pornit la asalt împotriva redutelor. Soldații turci, al căror moral era foarte scăzut încă de la imbarcarea lor în vasele de transport, nu au opus decât o scurtă și slabă rezistență.

De pe platoul Kersonesului, unde se instalaseră de la primele focuri de armă, lordul Raglan, comandantul trupelor britanice și aliatul său francez generalul Canrobert puteau urmări toate fazele bătăliei, cu atât mai ușor cu cît vremea era frumoasă și vizibilitatea perfectă. Cei doi comandanți supremi dăduseră ordinele necesare pentru ca în vale să se concentreze unitățile care urmau să contra-atace pe ruși din flanc: o divizie de infanterie franceză, avînd în frunte pe generalul Bosquet, brigada de vînători africani a generalului d'Alonville, brigada de gardă britanică, de sub conducerea ducelui de Cambridge și divizia a 4-a, comandată de generalul Sir George Cathcart.

În fața ostașilor ruși luase poziție infanteria scoțiană. Soldații regimentului 93 erau cătane vechi, cu mare experiență, deprinși să înfrunte cele mai grave pericole. Se așezaseră în rînduri perfect paralele iar cușmele lor de blană, tunicele roșii și kilt^{*)}-urile pestrițe ofereau laolaltă un tablou de o uimitoare varietate coloristică. Comandantul lor, generalul Colin Campbell, descendent al uneia dintre cele mai aristocratice familii ale Scoției, le ținușe o scurtă cuvîntare, încheind: „Soldați ai regimentului 93! Nu uitați că de aici nu există retragere! Trebuie să muriți pe locul pe care vă aflați!”

*) Kilt = fustă purtată de bărbați în Scoția.

Infanteriștii au ascultat impasibili spusele generalului. Cavaleria rusă se apropia vertiginos. Pe caii lor vinjoși și luți, cazacii spintecau văzduhul cu săbiile, scoțînd strigăte sălbatice. Dar *the red line* — linia roșie — rămînea neclintită. La un ordin al ofițerilor, puștile au fost duse la umăr, la al doilea semnal, au țîșnit gloanțele. Trăgeau pe rînd, mai întii primul șir, apoi cel din spate, apoi următorul — și așa mai departe. Cîteva zeci de cazaci s-au rосто-

simțînd să consacre două-trei ore pe zi pregătirii militare a cavaleriștilor săi.

După ce tirul scoțienilor a respins atacul cazacilor, brigada de cavalerie grea, formată din opt escadroane și totalizînd 563 de călăreți, a pornit, la semnalul gorniştilor, în urmărirea inamicului. După o scurtă ciocnire, însă, rușii au rupt din nou contactul, încercînd după toate aparențele să atragă în urmărirea lor pe cavaleriștii britanici.



După șarjă (Această ilustrație, ca și cea din numărul trecut, este o imagine dintr-un film produs în 1969 de studiourile britanice, avînd ca temă războiul Crimeei)

polit, de-a valma cu caii, în praful stîrnit de copite. Ceilalți au făcut cale întoarsă.

Misterele unui ordin

Pe flancul stîng al scoțienilor se afla cavaleria britanică. Comandantul divizionului era lordul Lucan, unul dintre cei mai mari moșieri ai Angliei. Proprietățile sale se întindeau pe sute de mii de hectare, în cinci comitate. Lucan avea faima unuia dintre cei mai cruzi latifundiați ai timpului: pentru a-și extinde crescătoriile de vite, el expropriase în mod arbitrar sute de familii țărănești, luîndu-le ogoarele și transformîndu-le în pășuni. Șapte fermieri se încăpăținaseră să se înapoieze pe pămînturile lor: toți șapte pieriseră de moarte violentă, în „accidente” despre care nimeni nu se îndoaia că erau opera lui Lucan.

Nici ca militar, nu se bucura de o reputație mai bună. Brutal și arogant pînă și cu nobilii lui ofițeri, era neîndurător cu soldații, pe care îi puneau la o instrucție istovitoare, pedepsindu-i cu ferocitate pentru cea mai mică abatere de la litera regulamentului. După spusele unui fost subaltern, Lucan avea „deosebitul talent de a descoperi imediat nasturele care nu fusese lustruit conform tuturor regulilor artei, chipiul la care era deplasat un firet și pîntenul care nu stătea lipit de cizmă.”

Cavaleria era împărțită în două: brigada grea, comandată de generalul George Scarlett, se afla în partea dreaptă a liniei de bătăie, în timp ce brigada ușoară, avîndu-l în frunte pe lordul Cardigan, ocupa poziția din stînga. Mai puțin rapace și nemilos decît Lucan, Cardigan era și el un om fabulos de bogat. Venise în Crimeea la bordul iahtului său personal, deoarece spunea că nu se putea împăca cu „lipsa de confort a unei campanii”. Iată de ce își petrecea cea mai mare parte din timp pe iaht (unde și dormea), „con-

Era ora 10 dimineața. Diviziile aliate își ocupau pozițiile în vederea apropiației lor intrări în luptă. Crestele dealurilor din jur erau înșesate de lume, căci un numeros public asista, ca la un spectacol, la bătălia care începuse în vale. Se aflau acolo corespondenți de război ai presei din Anglia, Franța și Prusia, pictori și desenatori (care țineau locul fotoreporterilor de astăzi), negustori care însoțeau corpul expediționar și, în deosebi, numeroase soții ale ofițerilor britanici, venite în Crimeea împreună cu cameristele lor.

Grosul forțelor din cele două tabere se pregăteau de înfruntare. Infanteria rusă demonta în grabă tunurile instalate în redutele cucerite de la turci. Regimentele 1 și 4 din brigada de vînători africani se desfășurau spre nord-vest, divizia Bosquet se îndrepta spre Kadi Kioi...

Rolul cavaleriei se încheiase, cel puțin deocamdată. Era o situație cu care nu se putea însă împăca comandantul corpului expediționar britanic, Fitzroy James Henry Somerset, baron de Raglan. De pe platoul unde se afla el a comunicat printr-un curier lordului Lucan ordinul de a-și trimite călăreții împotriva rușilor care scoteau tunurile din redute. Dar brigada de cavalerie grea, care nu se lăsase atrasă în capcană de cazaci, se înapoia din urmărire, așa că Lucan a retransmis ordinul numai către brigada de cavalerie ușoară.

În jurul acestui ordin au curs, de mai bine de un veac, fluvii de cerneală și, după toate probabilitățile, vor mai curge tot atîtea și de acum înainte. Istoricii și memorialiștii au discutat, au polemizat, s-au certat chiar, încercînd să dezlege misterul unei dispoziții absurde. Căci ordinul pe care l-a primit lordul Cardigan a fost de a lansa un atac împotriva tunurilor ruse. Or, prin „tunurile ruse” nu se puteau înțelege decît bateriile de artilerie care aparțineau corpului de armată al generalului Liprandi, și nu cele din redutele pe care le părăsiseră turcii. Cardigan s-a executat și a pornit, fără nici o ezitare,

împotriva forțelor ruse masate la cealaltă extremitate a văii.

Disputa s-a iscat imediat după bătălie și durează pînă astăzi. Cine e vinovat? Lucan, care a înțeles greșit ordinul lui Raglan? Sau Cardigan, care a înțeles greșit ordinul lui Lucan? Sau Raglan însuși, care a dat un ordin irațional, capabil să ducă doar la un masacru?

Fiecare dintre aceste versiuni își are partizanii și adversarii săi. Toate pozițiile, toate speculațiile sînt posibile, deoarece, în conformitate cu moravurile epocii, scandalul a fost mușamalizat, fără ca justiția să intervină pentru a stabili vinovatul sau vinovații, fără măcar a se organiza o anchetă cît de cît serioasă. Declarațiile ulterioare ale celor în cauză nu au avut un caracter public și, numai ocazional, unul sau altul dintre ei lăsa să-i scape cîte o aluzie care, bineînțeles, disculpa cu desăvîrșire persoana respectivă.

Și astfel, deși a împlinit venerabila vîrstă de 116 ani, taina se păstrează intactă, așa cum s-a născut pe cîmpul de luptă de la Balaklava.

Valea morții

Dar dacă interpretările cunosc nenumărate variante, faptele țîn de domeniul realității și sînt incontestabile. Iată-le.

Cele cinci escadroane ale brigăzii ușoare erau dispuse pe două rînduri: escadroanele 13 de dragoni, 11 de husari și 17 de lăncieri formau primul șir, în vreme ce escadroanele 4 de dragoni ușori și 18 de husari alcătuiau șirul al doilea. Totalul călăreților, ofițeri și soldați, era de 673, deși pînă și această cifră este disputată de unii istorici.

Pentru a ajunge la liniile ruse, brigada trebuia să străbată o distanță de aproximativ 1 kilometru. În sectorul respectiv, forțele generalului Liprandi erau reprezentate printr-o brigadă de infanterie, sprijinită de 14 tunuri în spre nord, și a doua brigadă, cu 30 de tunuri pe latura de sud. În fundul văii se adăposteau escadroanele de cavalerie, protejate și ele de 12 tunuri. În total, 56 de guri de foc așteptau sarja brigăzii de cavalerie ușoară.

Mai întii la pas, apoi în trap și în cele din urmă în galop, britanicii au străbătut în cîteva minute „Valea morții” cîntată de Tennyson. Generalul Canrobert, comandantul suprem al corpului expediționar francez, scria după aceea: „Văzînd dintr-o dată o șarjă a cărei rațiune era de neînțeles, privind această brigadă chipesă și vitează, pe buzele miilor de martori care se imbulzeau pe crestele dealurilor a urcat un singur strigăt de uimire și spaimă: *Opriți-vă!...* Istoria menționează în unele cazuri devotamentul unei

L. Timofeev

(Continuare în pag. 11-a)

documenta.
documentar docum
mentar documentar du
documentar document
mentar documentar docu
documentar documentar
mentar documentar docu
mentar documentar docu
mentar documentar docu
mentar documentar docu



Actualitatea
Actualitatea actualit.
Actualitatea actualit.
Actualitatea actualit.
Actualitatea actualit.
Actualitatea actualit.
Actualitatea actualit.



CE SE DISCUTĂ

„Titanic” va fi smuls oceanului?

Faimosul „Titanic” care, la 14 aprilie 1912, s-a ciocnit, la sud de New Foundland, cu un ghețar și s-a scufundat urmează să fie readus primăvara aceasta la suprafață. Această știre, răspândită recent de agențiile de presă, a readus



în amintiri cea mai cumplită catastrofă din istoria navigației, căci „Titanicul” a dus cu el în mormântul marin 1517 oameni, victime ale goanei după profit și a nebuliei recordurilor.
Când vasul amiral al companiei „White Star Line”, având la bord 2340

de călători și membri ai echipajului, a părăsit portul Southampton, în cursa-i inaugurală spre New York, presa engleză s-a întrecut în elogii despre cel mai frumos, mai rapid și mai sigur vas (tonaj: 48 000 tone; lungime 268 metri; lățimea 46 metri), despre „această senzație tehnică de prim rang, favorit al întrecerii pentru cucerirea „Panglicii albastre” (decernată pentru cea mai rapidă traversare a Atlanticului).

Nimeni nu-și spunea însă că dacă constructorii amenajaseră pe „Titanic” grădini de palmieri și băi turcești, ei se gândiseră în schimb prea puțin la bărci de salvare și veste de inot. Rachete de semnalizare nu erau de loc pe vas. Încît în caz de primejdie gravă două din trei persoane aflate la bord erau dinainte condamnate la moarte.

„Pentru Bruce Ismay, președintele companiei „White Star Line”, gigantul era însă „invulnerabil”, iar o eventuală catastrofă de neconceput. Din ordinul lui, luxosul vas s-a repezit — ignorînd toate regulile de securitate — cu 29 de noduri (circa 55 de kilometri pe oră) spre mult doritul trofeu, care trebuia să aducă noi și încă și mai mult rîvnite beneficii.

Chiar a doua zi de la începerea cursei spre trofeu, într-o magazie de cărbuni a izbucnit un incendiu. Commodorele Smith a hotărît, simplu, ca magazia să fie ermetic închisă, (cu care prilej patru oameni din echipaj și-au pierdut viața). Martorii oculari au fost obligați să păstreze tăcerea. Plăcerea milionarilor aflați la bord nu trebuia stricată cu astfel de nimicuri. Deși ea avea să fie curînd sfîșiată de groază, deznădejde și moarte.

În seara zilei de 14 aprilie 1912, către ora 22, mercurul termometrelor aflate la bord a început să coboare rapid. Probabil că undeva prin apropiere se aflau aisberguri. Commodorele Smith ordonă încetinirea vitezei, dar Bruce Ismay, care era mai ales neliniștit de posibilitatea de a pierde trofeul acum tot mai aproape, îl apostrofă: „Dacă nu retrageți imediat ordinul, vă iau patentul de căpitan și vă concediez fără drept la pensie!” Palid ca un cadavru, Smith îi dădu ascultare: „Cu toată viteza, înainte!” Spre catastrofă.

La ora 23.40 „Titanicul” — aflat la 41 grade, 46 minute Nord, 50 grade, 14 minute Vest, se izbi năpraznic de un aisberg de circa un kilometru jumătate lungime și 120 de metri înălțime care într-o clipă făcu o spărtură de nouăzeci de metri în corpul navei. Și în timp ce sus, în saloane, veșnica sărbătoare mai era în toi, jos sălile mașinilor și magazii-le fură inundate de mase de apă înghețată...

Vasul „California” se afla la numai cinci mile de acolo. Dar nu recepționă disperatele S.O.S.-uri de pe „Titanic”; telegrafistul își terminase cartul la ora 23.30. Așa încît primii salvatori, de pe „Carpathia”, o navă veche și încetă, ajunseră la locul catastrofei patru ore prea târziu.

Acum „Titanic” zace la o adîncime de 3 800 de metri, acoperit de un strat de

mîl de 9 metri grosime. Cu ajutorul unor metode electrochimice, puse recent la punct, se va încerca dar readucerea lui la lumină. După cum se anunță, apa din corpul navei urmează să fie descompusă în părțile ei componente, iar hidrogenul astfel eliberat urmează a fi pompat în rezervoare din mase plastice. După care, instalații speciale vor ridica gigantul la suprafață. Dacă încercarea va reuși, epava va fi remorcată la Liverpool, undeva în interiorul ei va fi deschis un muzeu marin.

Dar specialiștii nu socotesc totuși că sînt prea multe șanse de reușită.

AVIAȚIE

Aeroportul internațional al Leningradului

Prin volumul transporturilor efectuate, aeroportul din Leningrad întrece de aproape două ori marcele aeroport

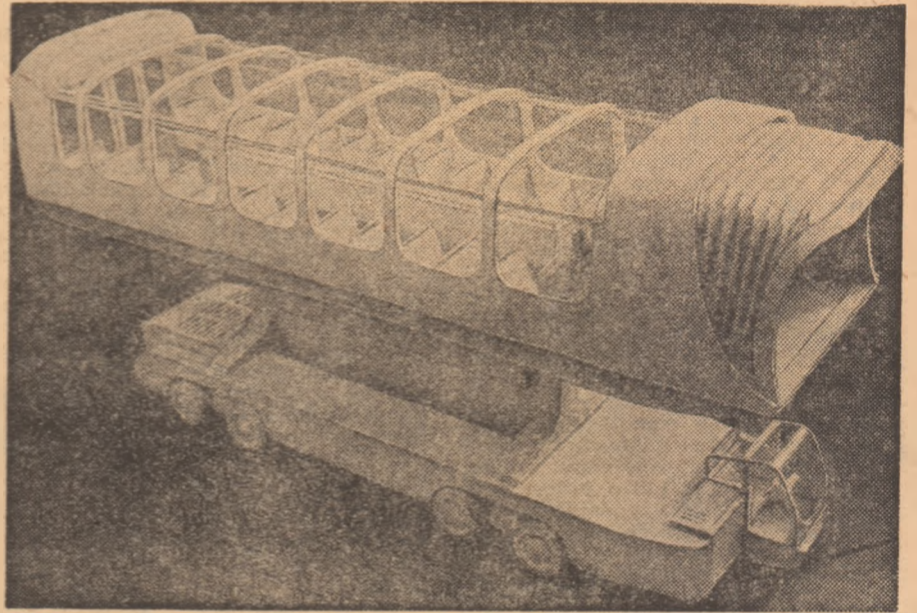
aerogară a metropolei de pe Neva devenise neîncăpătoare.

Acum la Leningrad se construiește un aeroport internațional, care va fi al doilea ca mărime din Uniunea Sovietică. Pe fundalul dealului Pulkovo a și început să se contureze un impresionant turn de sticlă care va găzdui serviciile tehnice ale aeroportului. Noul edificiu ar putea adăposti actuala aerogară cu toate incintele ei pentru călători, cu diversele-i servicii și restaurante.

Clădirea principală a aerogării va avea o suprafață de 11 000 de metri pătrați și va putea deservi pînă la 2 000 de călători pe oră. În centrul aerogării va fi o sală de recepție pentru înregistrarea călătorilor și bagajelor. Planșeul imensei săli va fi susținut de cabluri fixate pe cinci coloane metalice. Benzi rulante vor transporta bagajele călătorilor într-o încăpere unde mașini automate le vor sorta după cursa cu care urmează să plece.

Pasagerii vor coborî cu escalatoare în tunele de unde trotuare rulante îi vor purta spre clădiri „sateliți” — pavilioane plasate chiar pe cîmpul de zbor de unde apoi se vor imbarca în avioane. Torentele de călători sosiți sau care abia urmează să plece vor fi repartizate din primul moment pe etaje și tunele.

În fața clădirii aerogării va fi amenajată o vastă piață. Pe rampe speciale autobuzele vor transporta călătorii pînă la înălțimea etajului unu, direct la intrarea în principală sală de recepție. Prima tranșă a lucrărilor va fi ter-



„Littomobil” pentru transportul călătorilor pe aeroporturi realizat de un grup de constructori din Harkov. Noul vehicul va avea o capacitate de 120 de călători.

Șeremetievo din Moscova. Zilnic sosesc sau pleacă cinci-șase mii de călători; în unele zile numărul lor se ridică chiar la opt mii. În fața acestei situații veche

minată încă în 1970, după care va începe imediat tranșa a doua — un hotel cu multe etaje și noi piste de decolare-aterizare.

concurusul nostru • concursul nostru • concursul nostru • concursul nostru • concursul nostru

După cum am anunțat, „Veac nou” organizează, cu prilejul împlinirii a 100 de ani de la nașterea lui V.I. Lenin, un concurs dotat cu următoarele premii:

Trei excursii gratuite în U.R.S.S.

- Un aparat de radio „Albatros”
- Un aparat foto „Ceaika—II”
- Două ceasuri de mîină „Poliot”
- Un pick-up „Supraphon”
- O saltea pneumatică
- Zece abonamente pe 1 an la „Veac nou”

Concurenții vor trebui să răspundă la întrebările ce vor apărea, în serii de cîte trei, timp de zece săptămîni consecutiv, pînă la 24 aprilie inclusiv. Răspunsurile vor fi trimise pe adresa redacției — într-un plic închis purtînd mențiunea „Pentru concurs” — după apariția ultimei serii de întrebări.

Vor fi luate în considerare numai răspunsurile dactilografiate sau scrise foarte citeț și cu specificarea numelui, prenumelui, adresei, profesiei și vârstei participantului la concurs.

Răspunsurile vor fi trimise toate o dată, după formularea tuturor întrebărilor. Ele vor fi însoțite de Bonurile de concurs ce vor apărea în fiecare număr din „Veac nou”, o dată cu întrebările.



Termenul limită de trimitere a răspunsurilor este de 8 mai a.c., data poștei de plic.

Premiile vor fi atribuite în raport cu numărul de răspunsuri exacte, în ordinea enumerată mai jos.

Dacă numărul concurenților cu serii de zece răspunsuri exacte va depăși numărul total de călătorii în U.R.S.S. acordate, acestea vor fi atribuite prin tragere la sorți. La fel se va proceda și pentru celelalte premii.

Dacă printre cîștigătorii călătorilor în U.R.S.S. se vor afla concurenți din provincie, ei urmează să suporte costul drumului

pînă la București (de unde va avea loc plecarea) și înapoi.

Publicăm mai jos primele întrebări:

1. Numele lui V. I. Lenin este simbolul unui înalt exemplu de slujire devotată a clasei muncitoare, a oamenilor muncii, de fermitate revoluționară și perspicacitate politică, de gîndire cutezătoare. Amintirea marelui învățător și conducător al proletariatului este veșnic vie în inima poporului nostru.

• Numiți două unități economice din țara noastră care-i poartă numele

• Citați trei poeți români și trei titluri de poezii (cu indicarea sursei: volumul, revista, ziarul) care-i slăvesc viața și opera

• Indicați amplasamentul exact al unui mare monument ridicat în București în cinstea lui Vladimir Ilici Lenin.



concurusul nostru • concursul nostru • concursul nostru • concursul nostru • concursul nostru

UN CRUCIȘĂTOR CADE ÎN CAPCANĂ

O bătălie navală în mările sudului

La 21 noiembrie 1941, statul major al comandamentului zonei maritime „Australia de vest” a intrat în panică: crucișătorul „Sydney”, o puternică navă de luptă a flotei australiene, nu se înapoiasă la bază. Cu zece zile înainte părăsise portul Freemantle spre a însoți un convoi de vase cu o încărcătură prețioasă. În Oceanul Indian predase convoiul unei alte nave de escortă și la 20 noiembrie ar fi trebuit să se întoarcă.

Războiul, în toi în Europa și Asia, nu se abătuse asupra Australiei. În ultimele zile nu se dezlănțuise nici un uragan. Și totuși, crucișătorul dispăruse fără urmă. O escadrilă de avioane căutase febril nava. Dar în zadar. Puternice stații de radio chemau neîntrerupt „Sydney”-ul. Dar nici un răspuns.

După câteva zile, statul major primi o știre care, la prima vedere, nu avea nici o legătură cu „Sydney”. Paza de coastă anunța că în Golful rechinilor, pe țărmul vestic, debarcau germani. Nu douăzeci-treizeci de inși de pe un submarin scufundat, ci sute de marinari. De unde veneau ei și ce semnificație avea faptul: era o incursiune pe continentul australian, un desant de marină sau un grup diversionist?

Curînd lucrurile s-au lămurit. Niște vase de coastă mai adunară din bărci de salvare câteva zeci de germani care, debarcînd pe țărm într-o ordine perfectă, se preadară fără a manifesta nici cea mai mică dorință de a cuceri Australia. De la ei s-a putut afla câte ceva despre soarta „Sydney”-ului. Dar enigma dispariției vasului n-a fost complet elucidată nici pînă acum. Și nici nu se crede că se va putea ajunge la limpezirea tuturor Imprejurărilor. Intrucît nici unul din cei opt sute de inși care au părăsit la 11 noiembrie 1941 portul Freemantle nu s-a înapoiat la bază.

Cei 317 germani debarcați pe țărm erau ofițeri și marinari de pe un crucișător de interceptare, care se scufundase la 20 noiembrie în urma unei bătălii crîncene desfășurate la două sute de kilometri vest de Australia.

De-a șoarecele cu pisica

„Kormoran”, așa se numea crucișătorul, fusese realizat, după declanșarea războiului, prin reconvertirea unei splendide nave Diesel-electrice „Steinmark”, recent construită. Pe punți fuseseră instalate tunuri și tuburi lans-torpilor camuflați, iar în cale — mine de baraj; vasul mai avea două hidroavioane de recunoaștere și o vedetă torpiloare. Cu un deplasament de 8736 tone, nava dezvoltă o viteză de 18 noduri și putea să ia la bord o cantitate de carburanți și echipament suficientă pentru a înconjura de patru ori globul pămîntesc pe la ecuator. Nava și echipajul alcătuit din 400 de inși erau comandate de căpitanul Detmers.

„Distrușătorul comercial” — cum boțezaseră germanii acest tip de nave — părăsise portul norvegian Stavanger, aflat sub ocupație, la 13 decembrie 1940. Înșelînd patrulile engleze, ieșise prin Srimtoarea daneză (între Islanda și Groenlanda), în Atlantic și curînd ajunsese în Oceanul Indian — zonă în care urma să acționeze și unde a comis apoi, timp de aproape un an, acte de piraterie. Camuflat în navă inofensivă, „Kormoran” a scufundat vase de transport ale aliaților și ale neutrilor. În ultima-i cursă, crucișătorul se „travestise” în vasul olandez „Straat Malacca”. Hitleriștii nu-și aleseseră întimplător „prototipul”: „Kormoran” semăna într-adevăr cu el, iar camuflajul excelent a sporit și mai mult această asemănare. Noul nume a fost înscris la prova și la pupa. Corpul vasului a fost vopsit în cenușiu închis, iar suprastructura în maro. Coșul negru și catargele galbene întregteau tabloul. Pe platformele deschise au fost așezate machete de lemn ale unor tunuri de apărare, așa cum se cuvine să aibă un adevărat „negustor” care, călătorește solitar.

În dimineața zilei de 19 noiembrie, Detmers se apropie de coastele Australiei cu intenția de a se descotorosi de minele pe care „Kormoran” le transporta cu el încă de la începutul călătoriei. Căpitanul hotărîse să mineze intrările în porturile din vestul Australiei.

Era o vreme splendidă. Din sud-vest adia o briză răcoroasă, valuri mici, egale, se rostogoleau pe oglinda apei. Vizibilitatea era excelentă.

În jurul orei 16, semnalizatorii de pe „Kormoran” depistară la orizont fumul unei nave care se apropia. Dădură imediat semnalul de alarmă și echipajul trecu la posturi. Curînd se convinse că în fața sa se afla o navă de război. Crucișătorul, care pînă atunci se îndreptase spre nord, își schimbă direcția spre sud-vest, împotriva vîntului și a valurilor. Cum vom vedea mai tîrziu, acest lucru a jucat un rol important.

În lunga-i cursă, Detmers se gîndise nu o dată la felul cum ar trebui să acționeze în eventualitatea că ar întîlni brusc o navă de război inamică, superioară „Kormoran”-ului ca armament și viteză. Acum i se ofereea posibilitatea de a-și verifica în practică ideile. Căpitanul ar fi preferat să evite înfruntarea, dar era limpede că nu putea; adversarul dezvolta o viteză mult mai mare decît vasul lui. Nu era ceață și cerul nu prevestea ploaie, iar pînă la lăsarea întunericului crucișătorul inamic avea să ajungă „Kormoran”-ul chiar dacă n-ar fi mărit viteza. Acela din urmă nu-i rămînea altceva de făcut decît să joace cît mai mult cu puțință rolul de vas comercial inofensiv, să cîștige timp și să încerce a atrage dușmanul sub tirul neașteptat al artileriei și tuburilor sale lans-torpilor.

Echipajul de pe „Sydney”, căci despre el este vorba, reperase și el „Kormoran”-ul. Crucișătorul australian se îndreptă spre sud, spre Freemantle. Trebuia să controleze orice vas care-i ieșea în cale. Încît somă vasul comercial să-și arate semnele distinctive. Drept răspuns, Detmers înalță fără grabă pavilionul olandez, conținînd însă să înainteze cu toată viteza. „Sydney” repetă cererea; de data asta Detmers se supuse și ordonă să se semnalizeze cu fanioanele „RKQI”, indicativul vasului „Straat Malacca”, dar răspunsul fu dat pe saule — între coș și trinchet. De pe crucișător, semnalul aproape că nu se vedea, încît urmă o nouă somație. La ora 16,20 cele două nave se aflau la o depărtare de numai trei kilometri, dar Detmers aștepta ca inamicul să se apropie și mai mult și să se așeze într-o poziție prielnică, pentru ca el să poată pune în funcțiune toată artileria și tuburile lans-torpilor. Știa că „jocul de-a șoarecele cu pisica” va fi curînd sfîrșit și atunci vor începe să vorbească tunurile, de aceea trebuia să cîștige timp.

Servanții tunurilor și ai tuburilor lans-torpilor de pe „Kormoran” erau toți la posturile lor, așteptînd încordați să deschidă în orice clipă focul. Dar sus, pe punte, jocul continua. Încercînd să inducă în eroare pe comandantul crucișătorului, Detmers transmitea conti-

nuu în eter „S.O.S.”-uri: un „inofensiv vas comercial” era atacat chipurile de un crucișător necunoscut. La repetatele cereri ale vasului australian germanii răspundeau invariabil prin înbinări de fanioane intenționat denaturate ori înalțau semnalul: „Nu înțeleg”. „Sydney” mai întrebă: „În ce direcție mergi?” Răspunsul: „La Batavia”, era foarte plauzibil. La ora 17,28 crucișătorul australian era foarte aproape, încît Detmers ordonă să se mișcoreze viteza. „Sydney”-i-o luă puțin înainte și se plasă exact travers în bordul navei germane.

Prin binocurile lor puternice germanii priveau puntea luminată de soare a „Sydney”-ului. Ei puteau vedea astfel că numai jumătate din servanții tunurilor de pe crucișător se aflau la locurile lor. Deci comandantul navei australiene se lăsase pentru moment înșelat, el continua să creadă că avea în fața lui un vas olandez.

E adevărat însă că tunurile de turelă de la prova ale crucișătorului erau îndreptate, „pentru orice eventualitate”.



Peste puția timp, nava izbită în plin va fi inghițită de valuri

asupra „negustorului”. De aceea, în aceste ultime secunde pașnice Detmers se întreba febril: unde să țintească? La ordinul lui toate cele patru tunuri de cîte șase țoli trebuiau să tragă în același punct. Dar care să fie acesta? „Sydney”-ul avea opt tunuri de șase țoli dispuse în patru turele blindate, așezate cîte două la prova și la pupa, și opt tunuri de patru țoli fixate pe niște instalații neprotejate de blindaj în mijlocul vasului. Căpitanul german era ros de îndoiele. Să tragă în tunurile de la prova? Dar atunci cele de la pupa vor izbucni să-și descarce încărcătura în bordurile „Kormoran”-ului. Prin urmare, trebuia să se atace puntea de comandă unde se afla postul de dirijare a tirului de artilerie, să distrugă sistemul de tragere centrală și în felul acesta să dezorienteze focul inamicului. Detmers dădu ordinul corespunzător ofițerului cu artileria.

Jocul se apropie de sfîrșit. Pe „Sydney” se aprinse iar eclipsa de semnalizare: „Comunică indicația de cod secretă!” „Kormoran” nu răspunde. Detmers mai încerca să tragă de timp, sperînd că vîntul îi va mina vasul și mai aproape de inamic. „Sydney” repetă ce-

reportaj,
reportaj reportaj,
portaj reportaj repor
taj reportaj reportaj re,
reportaj reportaj reportaj
ortaj reportaj reportaj repo
j reportaj reportaj reportaj
ortaj reportaj reportaj repor
aj reportaj reportaj reportaj



rerea. „Kormoran” îi dădu atunci singurul său răspuns adevărat: sirenele începură să urle, panourile care camuflau tunurile căzură, steagul olandez fu coborît și în locul lui fu înălțat pavilionul militar german. Liniștea fu numai-decît sfîșiată de bubuiturile tunurilor. Artileriștii de pe vasul german începură să tragă la numai 6 secunde de la primirea ordinului.

Clipe hotărîtoare

Adversarii se aflau la 800 de metri unul de celălalt. La o distanță atât de mică nu se putea da greș. Primele obuze ale germanilor au atins puntea „Sydney”-ului, distrugînd postul de artilerie. „Kormoran” a pus, de asemenea, în funcțiune tuburile lans-torpilor de la babord și a deschis focul și cu o sumedenie de tunuri automate. Simultan cu a doua lui rafală au intrat în funcțiune și tunurile de pe Sydney”. Dar soarele i-a orbit pe ochitori și atacul lor a dat greș, în timp ce obuzele de pe „Kormoran” și-au atins din nou ținta, distrugînd două turele ale crucișătorului, iar o torpilă i-a izbit prova. O explozie puternică a aruncat în apă hidroavionul aflat la bordul „Sydney”-ului. Lipsite de sistemul de tragere centrală, tunurile de la pupa au început să tragă la voia întîmplării, ceea ce le încetinea tirul. Obuzele lansate de tunurile automate și cartușele de mare calibru ale mitralierelor de pe vasul german nu îngăduiau servanților de rezervă să-și ocupe locurile lângă tuburile lans-torpilor și tunuri. Dar și nava germană fusese izbită de trei proiectile de șase țoli. Primul intrase prin coș și explodase lângă bord, al doilea căzuse în secția auxiliară a cazanelor și scosese din funcțiune sistemul de pază contra-incendiilor, iar al treilea distrusese transformatoarele motorului principal. În sala mașinilor izbucni un incendiu. Echipa de pompieri luptă cu focul pînă ce pieri în întregime. Vasul german își pierdu direcția. Dar crîncena luptă continua. Pe „Sydney”, focul care ardea în vîlvății cuprinsese în mare parte prova. Salvele „Kormoran”-ului îl loveau la fiecare cinci secunde. Probabil că i se stricase comanda direcției, ori poate că încerca să izbească cu corpul său nava inamică (cel puțin așa credeau germanii), în orice caz crucișătorul, descriînd o mișcare circulară, se îndreptă direct spre adversar și trecu în spatele lui la circa o sută de metri. Tirul încetă un timp, pentru că „Sydney” ieșise din raza de acțiune a tunurilor de la babordul „Kormoran”-ului. Peste cîteva minute, însă, începură să tragă în plin tunurile de la tribord, în timp ce încercările desperate ale australianilor dădeau mereu greș.

La ora 18 începu să se întunece. Cuprins de vîlvății de la prova la pupa și învăluit într-un nor de fum negru, „Sydney” se depărtă încet de inamicul care continua să tragă în el obuz după obuz. Tunurile crucișătorului amuțiseră de mult, catargele se prăbușiseră, suprastructura vasului se transformase într-un morman de metal. În jurul orei 18,30 „Sydney”-ul ieși din raza de acțiune a navei germane. Lupta se terminase.

„Kormoran”-ul se afla într-o situație ceva mai bună decît adversarul său. Dar în partea centrală a navei izbucnise un incendiu, care era gata dintr-o clipă într-alta să cuprindă și depozitul de mine. Ah, blestematele astea de mine, de care Detmers dorise atât de mult să scape! Dacă n-ar fi fost ele, „Kormoran”-ul ar fi scăpat probabil. În cele din urmă, văzînd că e inutil să lupte cu focul, Detmers dădu ordin echipajului să părăsească vasul. O parte din bărcile de salvare fuseseră mistuite de

I. Pavlov

(Continuare în pag. 11-a)

OLANDA

Noul Rotterdam

— Vreți să vedeți lucruri interesante? — m-a întrebat prietenul meu Gerard. Atunci, nu uitați Zaandamul...

De altfel, cum aș fi putut să nu vizitez acest orașel care ne spune atât de multe nouă rușilor? Și apoi sint lenin-grădean, iar în orașul nostru sint atâtea amintiri despre Petru I. Ele sint frecvente și la Zaandam. În piața centrală se află o statuie a lui Petru. Zaandamezii l-au văzut pe Petru tînăr, pe șantier, cu toporul în mînă și așa l-au imortalizat și în bronz. Calfă sirguincioasă, e bate cuie într-un bordaj. Piedestalul e înconjurat cu o cunună de lalele.

Numele lui Petru este purtat de o bodegă. Iar o cofetărie face reclamă „biscuiților țarului Petru”, preparați din aluat de cozonac foarte gustos presărat din belșug cu stafide, dar pipărați la

erau umbrite de nici un fel de conflicte nici pe mare, nici pe uscat. Petru avea încredere în olandezi. Ii chemase în slujba lui, văzuse ce pricepuți erau, iar apoi hotărîse să plece în țara lor ca să învețe meșteșugul construcției de corăbii.

Petru a locuit în Zaandam incognito. De la căsuța lui pînă la șantier avea de făcut numai cîțiva pași, ceea ce îi convenea de minune, căci în felul acesta nu risca să întilnească prea mulți curioși. Deși își încredințase secretul numai primarului orașului, totuși în Zaandam începuse să circule zvonul că Peter cel înalt era țarul rus. Gestul lui îi uimise nu numai pe zaandamezi, ci toată Europa. Mărimile din Paris, Londra, Stockholm ridicau din umeri indignate — cum se poate să-ți terfelești în așa hal

damul era mai cald, mai apropiat omului.

Dar Rotterdamul de atunci a dispărut sub bombe chiar la începutul războiului. „Junkers”-urile și „Messerchmitt”-urile au distrus atît cartierele rezidențiale, cît și portul, îngropînd sub ruine mii de oameni nevinovați.

La marginea uscatului, aproape lîngă chei, se înalță ca o stîncă de bronz celebrul monument „Orașul distrus”. Deasupra lui se rotesc, țipă pescăruși. Ei întregesc uimitor de bine monumentul, înzestrînd parca cu grai simbolica figură a omului mutilat de război. Trupul e sfișiat, ciuruit de schije, dar el se împotrivesc, se contorsionează amintind el însuși de o schijă de bombă, strîmbă, ascuțită, ucigătoare.

Înțeleg de ce n-a vrut sculptorul să recurgă la o figură de atlet, de ce a renunțat la canoanele sculpturii clasice. El nu voia să stîrnească admirația contemporanilor, ci voia ca oamenii să-și amintească mereu de ororile fascismului. Prefăcut în ruine, orașul a renăscut. Dar unde-i Rotterdamul care-i inspira pe poeți?

Am pornit pe chei. Catargele, borda-

nic se învecinează la răsărit cu Mozambicul.

Miniaturalul regat are peisaje frumoase și variate, o climă blîndă, premize favorabile pentru dezvoltarea economiei. Munții tăiați de riulețe repezi se alinază spre apus în șiruri drepte. Zona centrală a țării e străbătută de o fișie lată de pămînt fertil, acoperit de ferme și plantații de citrice. Pe pășunile din răsărit pasc sumedenie de animale.

Primii străini care s-au stabilit în țară, acum aproape 150 de ani, au fost englezii. Locuitorii Swazilandului au fost o pradă ușoară pentru abiliți concesionari, care treptat au pus mîna pe pămîntul și pe bogățiile naturale ale țării.

Țara e condusă de Consiliul suprem care, conform tradiției, se întrunește o dată pe an în satul Lobamba, reședința regelui, pe coral (țarcul în care sint ținute animalele monarhului. În colibele din preajma lui locuiesc reprezentanții a 200 de clanuri tribale, care formează curtea regală). Cu acest prilej, la Lobamba își dau întîlnire prinți, căpetenii de trib, reprezentanți ai dregătorilor cu ranguri mai mici din toate colțurile țării.

În ciuda celor 70 de ani ai lui, regele Sobhusa II e încă vinjos; nu degeaba i se spune: Ngweniama — Leul. Cînd vine la adunarea Consiliului suprem, regele e urmat de regina-mamă, încajurată de damele ei de onoare coafate în stil „stup de albine”. Conform tradiției, regina-mamă are puteri egale cu cele ale regelui, iar după moartea ei la acest rang este ridicată una din multele soții ale monarhului. Căci tot tradiția cere ca regele să se căsătorească de șapte ori pe an cu fete din diverse regiuni ale țării. El trebuie să aibă un număr mai mare de copii decît oricare dintre supușii lui. Arborele genealogic al familiei regale este atît de complicat și incîlcit, încît una din îndatoririle reginei-mamă este să dețină toate datele despre el.

Mbabane, cel mai mare oraș al țării (14.000 de locuitori), a devenit capitala Swazilandului după războiul cu burii. La Mbabane iernile sint însorite, iar verile calde și ploioase. Strada principală e străjuită de copaci, într-o clădire mare se află parlamentul și tribunalul suprem, apoi e un teren de crîchet. „Mbabane e, de altfel, o pătîcică din Anglia transplantată în Africa. Pe străzi pot fi văzute soții de fermieri și ingineri europeni îmbrăcați cocheci, prinți locali în „Mercedes”-uri, băștinașii ducîndu-se la piață cu coșuri pe cap, bărbați cu o fișie de pinză prinsă în jurul șoldurilor și cu mantile aruncate pe umeri — o originală paradă de oameni și veșminte.

Deși formal Swazilandul este independent, bogățiile sale continuă să fie exploatare de monopoluri străine. În munții Ngwenia, de pildă, există două mine de fier. Una e utilată relativ modern, cealaltă este — se pare — cea mai veche din lume. În cea dintîi lucrează englezi, japonezi, portughezi, norvegieni, băștinași și africani din sudul continentului. O cale ferată de 228 de kilometri lungime leagă mina de un port modern, special utilat pentru transportarea minereului de fier la Lourenço Marques, capitala Mozambicului, situată pe țărmul Oceanului Indian. „Din păcate, însă, peste zece ani din acest munte nu va mai rămîne aproape nimic — spune administratorul minei moderne —. Bogățiile lui vor fi înghițite de cuptoarele Marii ale oțelăriilor japoneze, aflate la 8000 mile depărtare”.

(După „Za rubejom”)



Marele dig de piatră este prelungit tot mai mult în mare. El oprește valurile și păzește intrarea în sinuosul port al Rotterdamului

preț. Aroma biscuiților m-a întîmpinat și la o cafenea în stil olandez vechi. Deasupra unui tonomat — tribut plătit secolului nostru — atîrnă o străveche gravură înnegrită de vreme: Petru își ia rămas bun de la Olanda, în picioare, la prova unei corăbii.

— Ați vizitat casa lui Petru? m-a întîmpinat imediat chelnerul.

Locuitorii Zaandamului se ofereau care mai de care să-mi fie ghizi. Petru I a devenit o mindrie națională a olandezilor, căci a venit acolo să învețe.

Și cînd? Într-o vreme în care Olanda își pierduse prestigiul de primă putere maritimă a lumii, după ce flota ei suferise multe înfrîngerii în bătăliile cu Anglia. Țara slăbise, rolul ei în destinele omenirii devenise secundar. Cu toate acestea Petru, care își dădea bine seama ce-i putea oferi Europa, i-a ales ca primii dascăli pe olandezi.

De ce?

Mă gîndeam la asta în timp ce mă îndreptam spre șantierul naval, spre apele riulețului Zaan. Istoria n-a acordat decît jumătate de secol maestrilor penelului cu care se mindrește Olanda, în timp ce faima constructorilor ei, chiar dacă nu la fel de strălucitoare dar în continuă înnoire, pulsează și astăzi. Capriciile mării i-au silit pe olandezi să aibă întotdeauna pregătite toporul, ciocanul, forja... Olanda a avut întotdeauna mai mulți oameni practici decît mari vizatori. Și chiar dacă în vremea lui Petru I Olanda devenise, din punct de vedere politic, o țară mică, autoritatea ei în știință, în tehnică era incontestabilă. În plus, relațiile dintre Rusia și Olanda nu

tîtlul? Petru se amuza de acest scandal. Și apoi îi plăcea să trăiască în Olanda, unde nimeni nu-l sicția cu ceremonii de tot felul, cu ipocrizia etichetei de la Curte.

Am coborît spre șantierul naval, care e și acum mic și construiește ambarcațiuni de lemn. Dar primește multe comenzi. Am stat o bună bucată de vreme pe podul de peste Zaan. Stivele de lemn legate cu bare de fier, acoperișurile lungi ale atelierelor abia dacă tulburau linia orizontului. Vîntul aducea un iz de lemn proaspăt tăiat, de smoală. Apa calmă, cu reflexe de oțel, era rece; un mic vas pescăresc, abia ieșit din cala de construcții, părea că încremenise pe ea. Amurgul începuse să estompeze culorile, să îngroașe umbrele, peisajul căpăta precizia sculpturală, severă a unei vechi gravuri.

— Am o veste pentru dv., mi-a spus într-o zi Gerard. Am găsit la Rotterdam un veteran de război. O să aflați ceva care o să vă intereseze.

Perfect. Am plecat la Rotterdam.

Vagonul, cu fotolii mici, confortabile, semăna cu vagoanele care circula pe toate căile ferate din vestul Europei. Gări curate și casieri prompti; nici n-apuci bine să spui unde vrei să mergi că-ți și înmînează biletul. Pe peroane, cabine automate de păstrare a bagajelor; e de ajuns să faci zece-douăzeci de pași și ai scăpat de bagaje.

Cum ieși în oraș, dai cu ochii de un birou de informații; e așezat în așa fel încît e imposibil să nu-l vezi. Biroul oferă un pliant turistic în culori, cu planul orașului, cu un scurt istoric al lui și cu descrierea a tot ceea ce merită să fie vizitat. Și cum orașul e mare, cuprinde și lista hotelurilor și restaurantelor. Evident, toate acestea au scop publicitar, dar reclama e făcută în pur stil olandez, serios, temeinic.

Dacă Amsterdamul păstrează tradițiile țării, Rotterdamul construiește și face comerț. Nu există în Olanda oraș mai puțin olandez decît el. Clădiri care n-au nici urmă de specific arhitectonic național. Cuburi de beton albe și cenușiu deschis. Vitrine enorme, pe acoperișuri plate firme de bănci, magazine, companii navale. În acest monoton imperiu al calculului pur și al profitului copacii tineri, tunși în formă de sferă, presărați ici-colo par sintetici.

Bulevardul principal începe cu un hotel, cel mai mare din Olanda, și se termină cu un magazin universal și el de proporții record. Rătăcînd printre clădirile construite în stil modern, primăria veche pare un uriaș suvenir. În bazinul obținut prin îndiguirea râului Maas se îngrămădesc sute de vase, mari și mici. Se spune că Rotterdamul este un remarcabil model de stil modern, funcțional. Nu vreau să polemizez, dar mă se pare că înainte de război Rotter-

damul era mai cald, mai apropiat omului. Dar Rotterdamul de atunci a dispărut sub bombe chiar la începutul războiului. „Junkers”-urile și „Messerchmitt”-urile au distrus atît cartierele rezidențiale, cît și portul, îngropînd sub ruine mii de oameni nevinovați.

La marginea uscatului, aproape lîngă chei, se înalță ca o stîncă de bronz celebrul monument „Orașul distrus”. Deasupra lui se rotesc, țipă pescăruși. Ei întregesc uimitor de bine monumentul, înzestrînd parca cu grai simbolica figură a omului mutilat de război. Trupul e sfișiat, ciuruit de schije, dar el se împotrivesc, se contorsionează amintind el însuși de o schijă de bombă, strîmbă, ascuțită, ucigătoare.

Înțeleg de ce n-a vrut sculptorul să recurgă la o figură de atlet, de ce a renunțat la canoanele sculpturii clasice. El nu voia să stîrnească admirația contemporanilor, ci voia ca oamenii să-și amintească mereu de ororile fascismului. Prefăcut în ruine, orașul a renăscut. Dar unde-i Rotterdamul care-i inspira pe poeți?

Am pornit pe chei. Catargele, borda-

nic se învecinează la răsărit cu Mozambicul.

Miniaturalul regat are peisaje frumoase și variate, o climă blîndă, premize favorabile pentru dezvoltarea economiei. Munții tăiați de riulețe repezi se alinază spre apus în șiruri drepte. Zona centrală a țării e străbătută de o fișie lată de pămînt fertil, acoperit de ferme și plantații de citrice. Pe pășunile din răsărit pasc sumedenie de animale.

Primii străini care s-au stabilit în țară, acum aproape 150 de ani, au fost englezii. Locuitorii Swazilandului au fost o pradă ușoară pentru abiliți concesionari, care treptat au pus mîna pe pămîntul și pe bogățiile naturale ale țării.

Țara e condusă de Consiliul suprem care, conform tradiției, se întrunește o dată pe an în satul Lobamba, reședința regelui, pe coral (țarcul în care sint ținute animalele monarhului. În colibele din preajma lui locuiesc reprezentanții a 200 de clanuri tribale, care formează curtea regală). Cu acest prilej, la Lobamba își dau întîlnire prinți, căpetenii de trib, reprezentanți ai dregătorilor cu ranguri mai mici din toate colțurile țării.

În ciuda celor 70 de ani ai lui, regele Sobhusa II e încă vinjos; nu degeaba i se spune: Ngweniama — Leul. Cînd vine la adunarea Consiliului suprem, regele e urmat de regina-mamă, încajurată de damele ei de onoare coafate în stil „stup de albine”. Conform tradiției, regina-mamă are puteri egale cu cele ale regelui, iar după moartea ei la acest rang este ridicată una din multele soții ale monarhului. Căci tot tradiția cere ca regele să se căsătorească de șapte ori pe an cu fete din diverse regiuni ale țării. El trebuie să aibă un număr mai mare de copii decît oricare dintre supușii lui. Arborele genealogic al familiei regale este atît de complicat și incîlcit, încît una din îndatoririle reginei-mamă este să dețină toate datele despre el.

Mbabane, cel mai mare oraș al țării (14.000 de locuitori), a devenit capitala Swazilandului după războiul cu burii. La Mbabane iernile sint însorite, iar verile calde și ploioase. Strada principală e străjuită de copaci, într-o clădire mare se află parlamentul și tribunalul suprem, apoi e un teren de crîchet. „Mbabane e, de altfel, o pătîcică din Anglia transplantată în Africa. Pe străzi pot fi văzute soții de fermieri și ingineri europeni îmbrăcați cocheci, prinți locali în „Mercedes”-uri, băștinașii ducîndu-se la piață cu coșuri pe cap, bărbați cu o fișie de pinză prinsă în jurul șoldurilor și cu mantile aruncate pe umeri — o originală paradă de oameni și veșminte.

Deși formal Swazilandul este independent, bogățiile sale continuă să fie exploatare de monopoluri străine. În munții Ngwenia, de pildă, există două mine de fier. Una e utilată relativ modern, cealaltă este — se pare — cea mai veche din lume. În cea dintîi lucrează englezi, japonezi, portughezi, norvegieni, băștinași și africani din sudul continentului. O cale ferată de 228 de kilometri lungime leagă mina de un port modern, special utilat pentru transportarea minereului de fier la Lourenço Marques, capitala Mozambicului, situată pe țărmul Oceanului Indian. „Din păcate, însă, peste zece ani din acest munte nu va mai rămîne aproape nimic — spune administratorul minei moderne —. Bogățiile lui vor fi înghițite de cuptoarele Marii ale oțelăriilor japoneze, aflate la 8000 mile depărtare”.

(După „Za rubejom”)

Mă gîndeam la asta în timp ce mă îndreptam spre șantierul naval, spre apele riulețului Zaan. Istoria n-a acordat decît jumătate de secol maestrilor penelului cu care se mindrește Olanda, în timp ce faima constructorilor ei, chiar dacă nu la fel de strălucitoare dar în continuă înnoire, pulsează și astăzi. Capriciile mării i-au silit pe olandezi să aibă întotdeauna pregătite toporul, ciocanul, forja... Olanda a avut întotdeauna mai mulți oameni practici decît mari vizatori. Și chiar dacă în vremea lui Petru I Olanda devenise, din punct de vedere politic, o țară mică, autoritatea ei în știință, în tehnică era incontestabilă. În plus, relațiile dintre Rusia și Olanda nu

tîtlul? Petru se amuza de acest scandal. Și apoi îi plăcea să trăiască în Olanda, unde nimeni nu-l sicția cu ceremonii de tot felul, cu ipocrizia etichetei de la Curte.

Am coborît spre șantierul naval, care e și acum mic și construiește ambarcațiuni de lemn. Dar primește multe comenzi. Am stat o bună bucată de vreme pe podul de peste Zaan. Stivele de lemn legate cu bare de fier, acoperișurile lungi ale atelierelor abia dacă tulburau linia orizontului. Vîntul aducea un iz de lemn proaspăt tăiat, de smoală. Apa calmă, cu reflexe de oțel, era rece; un mic vas pescăresc, abia ieșit din cala de construcții, părea că încremenise pe ea. Amurgul începuse să estompeze culorile, să îngroașe umbrele, peisajul căpăta precizia sculpturală, severă a unei vechi gravuri.

— Am o veste pentru dv., mi-a spus într-o zi Gerard. Am găsit la Rotterdam un veteran de război. O să aflați ceva care o să vă intereseze.

Perfect. Am plecat la Rotterdam.

Vagonul, cu fotolii mici, confortabile, semăna cu vagoanele care circula pe toate căile ferate din vestul Europei. Gări curate și casieri prompti; nici n-apuci bine să spui unde vrei să mergi că-ți și înmînează biletul. Pe peroane, cabine automate de păstrare a bagajelor; e de ajuns să faci zece-douăzeci de pași și ai scăpat de bagaje.

Cum ieși în oraș, dai cu ochii de un birou de informații; e așezat în așa fel încît e imposibil să nu-l vezi. Biroul oferă un pliant turistic în culori, cu planul orașului, cu un scurt istoric al lui și cu descrierea a tot ceea ce merită să fie vizitat. Și cum orașul e mare, cuprinde și lista hotelurilor și restaurantelor. Evident, toate acestea au scop publicitar, dar reclama e făcută în pur stil olandez, serios, temeinic.

Dacă Amsterdamul păstrează tradițiile țării, Rotterdamul construiește și face comerț. Nu există în Olanda oraș mai puțin olandez decît el. Clădiri care n-au nici urmă de specific arhitectonic național. Cuburi de beton albe și cenușiu deschis. Vitrine enorme, pe acoperișuri plate firme de bănci, magazine, companii navale. În acest monoton imperiu al calculului pur și al profitului copacii tineri, tunși în formă de sferă, presărați ici-colo par sintetici.

Bulevardul principal începe cu un hotel, cel mai mare din Olanda, și se termină cu un magazin universal și el de proporții record. Rătăcînd printre clădirile construite în stil modern, primăria veche pare un uriaș suvenir. În bazinul obținut prin îndiguirea râului Maas se îngrămădesc sute de vase, mari și mici. Se spune că Rotterdamul este un remarcabil model de stil modern, funcțional. Nu vreau să polemizez, dar mă se pare că înainte de război Rotter-

damul era mai cald, mai apropiat omului. Dar Rotterdamul de atunci a dispărut sub bombe chiar la începutul războiului. „Junkers”-urile și „Messerchmitt”-urile au distrus atît cartierele rezidențiale, cît și portul, îngropînd sub ruine mii de oameni nevinovați.

La marginea uscatului, aproape lîngă chei, se înalță ca o stîncă de bronz celebrul monument „Orașul distrus”. Deasupra lui se rotesc, țipă pescăruși. Ei întregesc uimitor de bine monumentul, înzestrînd parca cu grai simbolica figură a omului mutilat de război. Trupul e sfișiat, ciuruit de schije, dar el se împotrivesc, se contorsionează amintind el însuși de o schijă de bombă, strîmbă, ascuțită, ucigătoare.

Înțeleg de ce n-a vrut sculptorul să recurgă la o figură de atlet, de ce a renunțat la canoanele sculpturii clasice. El nu voia să stîrnească admirația contemporanilor, ci voia ca oamenii să-și amintească mereu de ororile fascismului. Prefăcut în ruine, orașul a renăscut. Dar unde-i Rotterdamul care-i inspira pe poeți?

Am pornit pe chei. Catargele, borda-

nic se învecinează la răsărit cu Mozambicul.

Miniaturalul regat are peisaje frumoase și variate, o climă blîndă, premize favorabile pentru dezvoltarea economiei. Munții tăiați de riulețe repezi se alinază spre apus în șiruri drepte. Zona centrală a țării e străbătută de o fișie lată de pămînt fertil, acoperit de ferme și plantații de citrice. Pe pășunile din răsărit pasc sumedenie de animale.

Primii străini care s-au stabilit în țară, acum aproape 150 de ani, au fost englezii. Locuitorii Swazilandului au fost o pradă ușoară pentru abiliți concesionari, care treptat au pus mîna pe pămîntul și pe bogățiile naturale ale țării.

Țara e condusă de Consiliul suprem care, conform tradiției, se întrunește o dată pe an în satul Lobamba, reședința regelui, pe coral (țarcul în care sint ținute animalele monarhului. În colibele din preajma lui locuiesc reprezentanții a 200 de clanuri tribale, care formează curtea regală). Cu acest prilej, la Lobamba își dau întîlnire prinți, căpetenii de trib, reprezentanți ai dregătorilor cu ranguri mai mici din toate colțurile țării.

În ciuda celor 70 de ani ai lui, regele Sobhusa II e încă vinjos; nu degeaba i se spune: Ngweniama — Leul. Cînd vine la adunarea Consiliului suprem, regele e urmat de regina-mamă, încajurată de damele ei de onoare coafate în stil „stup de albine”. Conform tradiției, regina-mamă are puteri egale cu cele ale regelui, iar după moartea ei la acest rang este ridicată una din multele soții ale monarhului. Căci tot tradiția cere ca regele să se căsătorească de șapte ori pe an cu fete din diverse regiuni ale țării. El trebuie să aibă un număr mai mare de copii decît oricare dintre supușii lui. Arborele genealogic al familiei regale este atît de complicat și incîlcit, încît una din îndatoririle reginei-mamă este să dețină toate datele despre el.

Mbabane, cel mai mare oraș al țării (14.000 de locuitori), a devenit capitala Swazilandului după războiul cu burii. La Mbabane iernile sint însorite, iar verile calde și ploioase. Strada principală e străjuită de copaci, într-o clădire mare se află parlamentul și tribunalul suprem, apoi e un teren de crîchet. „Mbabane e, de altfel, o pătîcică din Anglia transplantată în Africa. Pe străzi pot fi văzute soții de fermieri și ingineri europeni îmbrăcați cocheci, prinți locali în „Mercedes”-uri, băștinașii ducîndu-se la piață cu coșuri pe cap, bărbați cu o fișie de pinză prinsă în jurul șoldurilor și cu mantile aruncate pe umeri — o originală paradă de oameni și veșminte.

Deși formal Swazilandul este independent, bogățiile sale continuă să fie exploatare de monopoluri străine. În munții Ngwenia, de pildă, există două mine de fier. Una e utilată relativ modern, cealaltă este — se pare — cea mai veche din lume. În cea dintîi lucrează englezi, japonezi, portughezi, norvegieni, băștinași și africani din sudul continentului. O cale ferată de 228 de kilometri lungime leagă mina de un port modern, special utilat pentru transportarea minereului de fier la Lourenço Marques, capitala Mozambicului, situată pe țărmul Oceanului Indian. „Din păcate, însă, peste zece ani din acest munte nu va mai rămîne aproape nimic — spune administratorul minei moderne —. Bogățiile lui vor fi înghițite de cuptoarele Marii ale oțelăriilor japoneze, aflate la 8000 mile depărtare”.

(După „Za rubejom”)

Mă gîndeam la asta în timp ce mă îndreptam spre șantierul naval, spre apele riulețului Zaan. Istoria n-a acordat decît jumătate de secol maestrilor penelului cu care se mindrește Olanda, în timp ce faima constructorilor ei, chiar dacă nu la fel de strălucitoare dar în continuă înnoire, pulsează și astăzi. Capriciile mării i-au silit pe olandezi să aibă întotdeauna pregătite toporul, ciocanul, forja... Olanda a avut întotdeauna mai mulți oameni practici decît mari vizatori. Și chiar dacă în vremea lui Petru I Olanda devenise, din punct de vedere politic, o țară mică, autoritatea ei în știință, în tehnică era incontestabilă. În plus, relațiile dintre Rusia și Olanda nu

tîtlul? Petru se amuza de acest scandal. Și apoi îi plăcea să trăiască în Olanda, unde nimeni nu-l sicția cu ceremonii de tot felul, cu ipocrizia etichetei de la Curte.

Am coborît spre șantierul naval, care e și acum mic și construiește ambarcațiuni de lemn. Dar primește multe comenzi. Am stat o bună bucată de vreme pe podul de peste Zaan. Stivele de lemn legate cu bare de fier, acoperișurile lungi ale atelierelor abia dacă tulburau linia orizontului. Vîntul aducea un iz de lemn proaspăt tăiat, de smoală. Apa calmă, cu reflexe de oțel, era rece; un mic vas pescăresc, abia ieșit din cala de construcții, părea că încremenise pe ea. Amurgul începuse să estompeze culorile, să îngroașe umbrele, peisajul căpăta precizia sculpturală, severă a unei vechi gravuri.

— Am o veste pentru dv., mi-a spus într-o zi Gerard. Am găsit la Rotterdam un veteran de război. O să aflați ceva care o să vă intereseze.

Perfect. Am plecat la Rotterdam.

Vagonul, cu fotolii mici, confortabile, semăna cu vagoanele care circula pe toate căile ferate din vestul Europei. Gări curate și casieri prompti; nici n-apuci bine să spui unde vrei să mergi că-ți și înmînează biletul. Pe peroane, cabine automate de păstrare a bagajelor; e de ajuns să faci zece-douăzeci de pași și ai scăpat de bagaje.

Cum ieși în oraș, dai cu ochii de un birou de informații; e așezat în așa fel încît e imposibil să nu-l vezi. Biroul oferă un pliant turistic în culori, cu planul orașului, cu un scurt istoric al lui și cu descrierea a tot ceea ce merită să fie vizitat. Și cum orașul e mare, cuprinde și lista hotelurilor și restaurantelor. Evident, toate acestea au scop publicitar, dar reclama e făcută în pur stil olandez, serios, temeinic.

Dacă Amsterdamul păstrează tradițiile țării, Rotterdamul construiește și face comerț. Nu există în Olanda oraș mai puțin olandez decît el. Clădiri care n-au nici urmă de specific arhitectonic național. Cuburi de beton albe și cenușiu deschis. Vitrine enorme, pe acoperișuri plate firme de bănci, magazine, companii navale. În acest monoton imperiu al calculului pur și al profitului copacii tineri, tunși în formă de sferă, presărați ici-colo par sintetici.

Bulevardul principal începe cu un hotel, cel mai mare din Olanda, și se termină cu un magazin universal și el de proporții record. Rătăcînd printre clădirile construite în stil modern, primăria veche pare un uriaș suvenir. În bazinul obținut prin îndiguirea râului Maas se îngrămădesc sute de vase, mari și mici. Se spune că Rotterdamul este un remarcabil model de stil modern, funcțional. Nu vreau să polemizez, dar mă se pare că înainte de război Rotter-

damul era mai cald, mai apropiat omului. Dar Rotterdamul de atunci a dispărut sub bombe chiar la începutul războiului. „Junkers”-urile și „Messerchmitt”-urile au distrus atît cartierele rezidențiale, cît și portul, îngropînd sub ruine mii de oameni nevinovați.

La marginea uscatului, aproape lîngă chei, se înalță ca o stîncă de bronz celebrul monument „Orașul distrus”. Deasupra lui se rotesc, țipă pescăruși. Ei întregesc uimitor de bine monumentul, înzestrînd parca cu grai simbolica figură a omului mutilat de război. Trupul e sfișiat, ciuruit de schije, dar el se împotrivesc, se contorsionează amintind el însuși de o schijă de bombă, strîmbă, ascuțită, ucigătoare.

Înțeleg de ce n-a vrut sculptorul să recurgă la o figură de atlet, de ce a renunțat la canoanele sculpturii clasice. El nu voia să stîrnească admirația contemporanilor, ci voia ca oamenii să-și amintească mereu de ororile fascismului. Prefăcut în ruine, orașul a renăscut. Dar unde-i Rotterdamul care-i inspira pe poeți?

Am pornit pe chei. Catargele, borda-

nic se învecinează la răsărit cu Mozambicul.

Miniaturalul regat are peisaje frumoase și variate, o climă blîndă, premize favorabile pentru dezvoltarea economiei. Munții tăiați de riulețe repezi se alinază spre apus în șiruri drepte. Zona centrală a țării e străbătută de o fișie lată de pămînt fertil, acoperit de ferme și plantații de citrice. Pe pășunile din răsărit pasc sumedenie de animale.

Primii străini care s-au stabilit în țară, acum aproape 150 de ani, au fost englezii. Locuitorii Swazilandului au fost o pradă ușoară pentru abiliți concesionari, care treptat au pus mîna pe pămîntul și pe bogățiile naturale ale țării.

Țara e condusă de Consiliul suprem care, conform tradiției, se întrunește o dată pe an în satul Lobamba, reședința regelui, pe coral (țarcul în care sint ținute animalele monarhului. În colibele din preajma lui locuiesc reprezentanții a 200 de clanuri tribale, care formează curtea regală). Cu acest prilej, la Lobamba își dau întîlnire prinți, căpetenii de trib, reprezentanți ai dregătorilor cu ranguri mai mici din toate colțurile țării.

În ciuda celor 70 de ani ai lui, regele Sobhusa II e încă vinjos; nu degeaba i se spune: Ngweniama — Leul. Cînd vine la adunarea Consiliului suprem, regele e urmat de regina-mamă, încajurată de damele ei de onoare coafate în stil „stup de albine”. Conform tradiției, regina-mamă are puteri egale cu cele ale regelui, iar după moartea ei la acest rang este ridicată una din multele soții ale monarhului. Căci tot tradiția cere ca regele să se căsătorească de șapte ori pe an cu fete din diverse regiuni ale țării. El trebuie să aibă un număr mai mare de copii decît oricare dintre supușii lui. Arborele genealogic al familiei regale este atît de complicat și incîlcit, încît una din îndatoririle reginei-mamă este să dețină toate datele despre el.

Mbabane, cel mai mare oraș al țării (14.000 de locuitori), a devenit capitala Swazilandului după războiul cu burii. La Mbabane iernile sint însorite

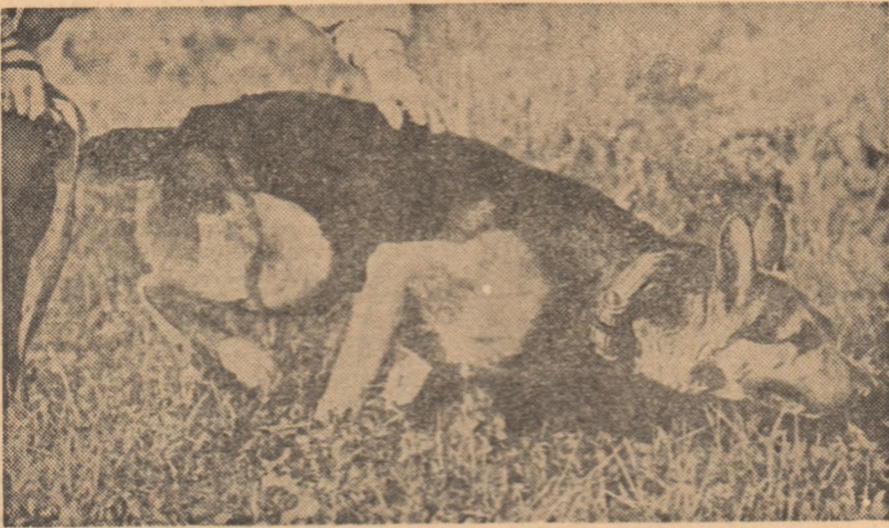
DIN AMINTIRILE UNUI DRESOR

La școala de detectivi patrupezi

— A fost un câine interesant — își amintește căpitanul Bondaruk, profesor la școala de dresaj pentru câini polițisti din Nalcik (Caucazul de Nord). Ne-a fost adus curînd după terminarea războiului. Fox lua excelent orice urmă și nu se temea de nici o armă. Era însă atît de rău, încît nimeni n-a izbutit să și-l apropie. Unui coleg de-al meu i-a sfișiat mina, altuia i-a smuls trei degete. Abia mai tîrziu am aflat că fusese dresat de hitleriști pentru a urmări și sfișia pe cei ce încercau să evadeze din lagărele de concentrare. Ne-a fost foarte greu să-l reeducăm. În cele din urmă am hotărît să recurg la măsura cea mai drastică: să pro-

agitat, sărea de la unul la altul, iar cînd l-a înhățat pe vinovat i-a sfișiat pulpana vestonului. Karai, în schimb, s-a așezat liniștit în fața „infractorului” și l-a fixat lung, țintă, într-o tăcere desăvîrșită. Era greu să suporti această privire sfredelitoare!

Există însă și examene mai grele. De exemplu, un cursant iese din clădirea școlii, se oprește într-o stație de autobuz, aruncă o cutie de chibrituri și intră într-un restaurant aglomerat și plin de mirosuri îmbietoare. Și iată-l pe Djulbars, un dulău imens și nu prea prietenos, pornind, după trei ore, pe urmele lui. Descoperă cu ușurință cutia de chibrituri, apoi își trage însoțitorul



La antrenament

voc o încăierare cu el și să-i administrez o bătaie în toată regula.

Fox avea vreo 60 de kilograme, eu, ceva mai mult de 50. Adversarul meu mai avea în plus niște colți de fieră. Am îmbrăcat două pufoaice groase, mi-am înfășurat gîtul într-un fular și m-am apropiat de Fox. La început totul a decurs normal. Ciinele îmi execută comenzile corect, sărea, aducea obiectele aruncate de mine. La un moment dat, însă, a refuzat să se așeze. Am repetat comanda de două ori. Nimic. Mai mult, Fox a început să se enerveze, pregătindu-se evident să mă atace. Știam ce avea să urmeze și totuși atacul a fost inopinat. De obicei, înainte de a sări, ciinele își mișcă nervos urechea dreaptă. De data aceasta, însă, mi-a sărit drept pe piept fără să mă „prevină” în felul lui obișnuit. Am căzut grămadă dar am reușit să-l izbesc cu piciorul. Ciinele nici măcar n-a scincit. Aveam o cravașă în mina dreaptă, dar Fox, perspicace, m-a înhățat de brațul drept. A fost un miracol că am reușit, nici azi nu știu cum, să mă întorc și să-l înhăț de beregată cu cealaltă mîna. Cel mai mare noroc al meu a fost însă că ne aflam pe malul unui rîu. Încă o rostogolire și ne-am pomenit amîndoi în apă. În clipa cînd ciinele a slăbit strînsoarea, l-am înșfăcat de urechi și l-am dat cu capul de prundiș. Cred că nici n-a simțit, pentru că și-a ridicat capul enorm și l-am văzut din nou botul înfricoșător apropiindu-se de gîtul meu. Viața mea atîrna de un fir de păr. N-aveam de ales: am căscat gura și mi-am înfipt dinții în nasul ciinelui. Abia atunci a urlat Fox de durere și a continuat să urle pînă cînd am slăbit strînsoarea. După care scîncînd ca un cățel m-a urmat cu coada între picioare pînă la școală.

La școala de dresaj din Nalcik ciinilor le sînt formate 27 de reflexe condiționate necesare „profesiei” lor de detectivi. Ciinii învață să execute anumite comenzi, începînd cu cele mai simple și terminînd cu prinderea și reținerea vinovatului. În timpul „școlarizării” rolul de infractori este jucat de însoțitorii ciinilor, iar la „examene”, de origine altcineva. Una din probe decurge astfel: „infractorul” lasă, la o distanță oarecare, un obiect după care ciinele urmează să-l identifice, apoi se alătură unui grup destul de numeros de cursanți. Apoi însoțitorii, pe rînd, își aduc ciinii. Le dau să miroase obiectul — o batistă, de exemplu — și îi conduc spre grupul de cursanți.

...Într-o zi întîi s-a apropiat Beta. I-a adulmecat pe toți, apoi l-a apucat pe „infractor” de haină și l-a tras spre însoțitorul ei. Corect și calm. Apoi a venit Mars. El avea alt stil de lucru. Era

(care nici el nu știe nimic) pe străzile aglomerate și se oprește în fața restaurantului. Se repede la portar, dar abandonează această pistă și și continuă căutările printre mese, de data aceasta adulmecînd „pe sus”, semn că persoana căutată se află prin apropiere. Dar, deodată, bietul Djulbars pare înnebunit. Se oprește în fața unei mese încărcate cu mîncăruri plăcut mirositoare și le adulmecă lacom. Glasul sever al însoțitorului îl readuce însă la realitate și Djulbars, scuturîndu-se ca după un coșmar, se repede la „vinovat”.

DE PRETUTINDENI

O pasiune și un business

În Italia se cîntă mult, iar cîntecul și muzica ușoară sînt mult iubite. O adevărată loterie muzicală, la Canzonissima atrage milioane de telespectatori: cu ocazia acestei întreceri în materie de interpretare, deschisă tuturor cetățenilor italieni, se împart însă nu numai lauri, ci și două miliarde lire drept premii.

Boom-ul înregistrărilor de cîntece pe discuri a cuprins în ultimul timp multe țări. În Franța se produc anual 60—70 de milioane de discuri, în Japonia peste 80 de milioane, în RFG peste 100 de milioane, în SUA peste un miliard. În Italia se produc anual „numai” 40—50 milioane de discuri. Dar Italia bate recordul mondial prin numărul de cîntece originale. Într-adevăr, la Societatea autorilor din Italia sînt depuse anual nu mai puțin de 40.000 cîntece originale. Pasiunea pentru muzica ușoară și interpretii săi nu cunoaște margini. În 1969 Festivalul de la San Remo a fost pîzit de entuziasmul amatorilor de muzică ușoară de către 4000 de polițisti. În 1967 cîntărețul Luigi Tenco s-a sinucis numai pentru că nu a putut suferi ofensa publicului de a fi preferat alte cîntece în locul compozițiilor interpretate de el.

De altfel, în Italia se pot număra 200 de manifestări muzicale mai mari sau mai mici. Există, de pildă, un festival anual deschis ziarștilor cîntăreți, sau unul, la Bologna, la care sînt

primiți „minicîntăreți” pînă la 10 ani. Micuțul care cîștigă premiul I la acest festival, are asigurat un disc tras în 250.000 de exemplare și, deci, și beneficiile aferente.

MII DE MUSAFIRI NEPOFTIȚI

Operația „Șoimii”

Din august 1967 și pînă în mai 1968 la baza aeriană americană de la Torrejon (lingă Madrid) au fost înregistrate nouă ciocniri între avioanele cu reacție și... porumbei. Pagubele pricinuite au fost apreciabile. Astfel, reparațiile unui singur avion cu reacție „CS-135” căruia i-au fost înlocuite două motoare și „cîrpit” învelișul metalic, au costat 60 000 de dolari. Dar după luna mai 1968 accidentele de acest fel s-au împușinat brusc. „Antidotul” au fost șoimii, care i-au pus pe fugă pe nepoftiții musafiri ai aeroportului.

Înainte de operația „Șoimii”, pe pista de decolare-aterizare, cu o lungime de 4 kilometri, a aeroportului de la Torrejon „aterizau” pe an peste 36 000 de porumbei. O dată cu apariția șoimilor, numărul porumbeilor a scăzut la 193 în patru luni. Ei nu se mai lasă exterminați de păsările de pradă. Instinctul de conservare îi face să ocolească locul primejdios, ceea ce a și urmărit de fapt direcția aeroportului.

CHESTIUNE DE EXPERIENȚĂ

Primul copil

Urmărind evoluția a 313 perechi de frați și 296 de perechi de surori, dr. John Price, de la secția de genetică a Institutului de cercetări medicale din Londra, a ajuns la concluzia că primul născut se maturizează mult mai repede decît ceilalți. De obicei el începe să meargă și să citească mai devreme decît frații lui mai mici (dr. Price a studiat frați și surori cu o diferență de vîrstă de 2—3 ani), învață mai ușor, dă dovadă de mai multă seriozitate și consecvență. Pe de altă parte, însă, primul născuț sînt mai nervoși și mai pușin comunicativi.

Dr. Price socotește că explicația acestei constatări trebuie căutată în atitudinea părinților. Neavînd experiență la primul lor copil, ei nu știu încă cum să se poarte cu el și îi dau prea multă importanță și atenție. De aceea copilul capătă mai multe cunoștințe la o vîrstă fragedă. În același timp, însă, primul născut e nevoit uneori să rezolve singur anumite „probleme de viață”, acumulînd astfel o experiență destul de bogată. În schimb mezinii beneficiază, fără bătaie de cap, de experiența

„a varia”
„a varia varia”
„a varia varia varia”
„a varia varia varia varia”
„a varia varia varia varia varia”
„a varia varia varia varia varia varia”
„a varia varia varia varia varia varia”



dobîndită între timp de părinți în creșterea copiilor.

B. Voloskov

ATENȚIE PĂRINȚI

Un pericol: arhaismul matematic

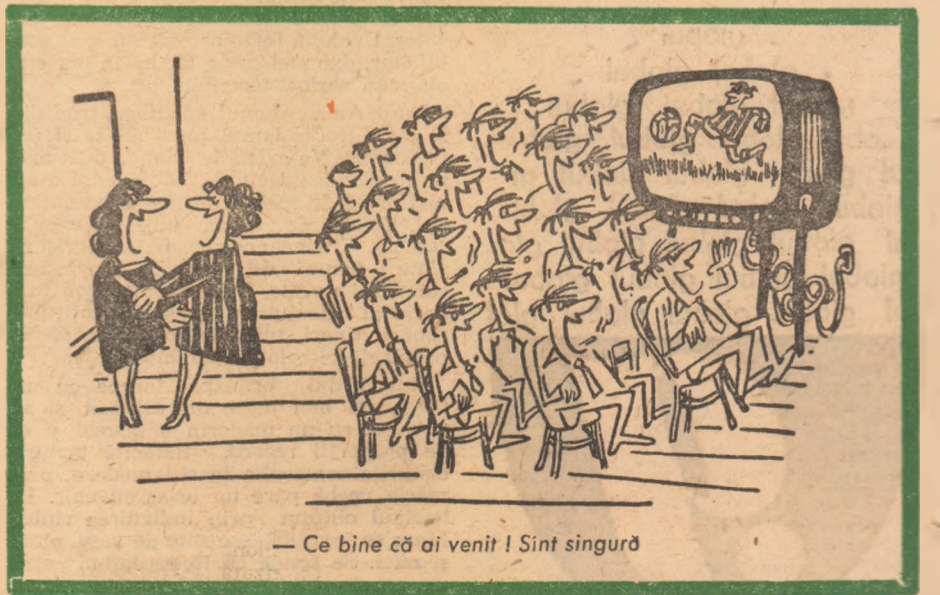
„Nimeni nu se mai poate dispensa astăzi de o atitudine matematică față de viață” — declara, la sfîrșitul verii trecute, profesorul Hans Freudenthal, de la Universitatea din Utrecht, în fața unei adunări foarte academice ținute la Lyon. În aceeași ordine de idei cunoscuta editură franceză DUNOD a publicat lucrarea a doi matematicieni — profesorii A. Kaufmann, de la Institutul politehnic din Grenoble și G. Cullmann, de la Institutul omolog parizian — intitulată sobre „Matematici noi pentru reciclarea părinților” (Mathématiques nouvelles pour le recyclage des parents) care este de fapt un avertisment adresat celor din generația adultă „de vîrstă mijlocie sau înaintată, adesea loviți de arhaism în ceea ce privește temeliile culturii lor matematice”. Altfel spus, avertismentul ar suna cam așa: Atențiune părinți! Copiii voștri vi-o iau oricum înainte, dar zveți măcar grijă să nu vă faceți de ris!

Pentru a veni în ajutor părinților, autorii lucrării propun un remediu: reciclarea, revenirea în băncile școlii pentru a căpăta cunoștințe noi: simboluri, concepte ignorate, un limbaj adecuat progresului științei.

Și, pentru ca tomaticii învățăcei să nu sufere cumva un șoc, lucrarea îi... ia cu binișorul, îi tratează cu înțelegeri și delicatețe.

Nu încape îndoială că, la sfîrșitul lecturii, odată „puși la punct” cititorii se vor simți cu sufletul mai împăcat. Se pune însă întrebarea — admînd principiul reciclării părinților — dacă pe viitor va fi suficientă, în cursul unei vieți, o singură întoarcere la școală pentru punerea la punct cu o singură materie...

A. Costa



Poșta medicului

(Urmare din pag. 8-a)

L. G. STOIAN — SPANŢOV (Ilfov): Brădişorul sau pedicula (*Lycopodium Clavatum*) are în principal proprietăți diuretice și laxative. Folosirea lui „à la longue” este toxică. Totuși se poate utiliza cu bune rezultate fiertura de pedicula pentru dezobișnuirea de fumat. În acest scop se va bea sub formă de ceai (2 lingurițe pline la un pahar de apă) câte o doză dimineața la sculare. După câteva zile țigara devine greu de suportat. Efectul se menține, după unii autori, timp de mai mulți ani.

Prof. ION DUMITREANU — Com. Riu de Mori, jud. Hunedoara: Regretăm că abundența corespondenței ne-a împiedicat să răspundem scrisorii dv. la termenul solicitat. Am studiat cu atenție caietul cu rezultatele examenelor de laborator și — apreciind cultura dv. medicală — puteți avea totuși încredere în competența echipei de clinicieni care vă îngrijește. Într-adevăr, valorile normale ale amilazemiei și amilazuriei se consideră între 16—32, maximum u. W. (după metoda Wohlgemuth), prin urmare nu poate fi vorba de o afecțiune pancreatică. După părerea noastră, în afara supravegherii tensiunii arteriale, care trebuie menți-

nută între limitele actuale, și a respectării unui regim sobru de viață și alimentație (fără excese alimentare), starea actuală a sănătății dv. nu oferă motive de suspiciune sau îngrijorare care să necesite medicamente în plus. De altfel, principiile după care ne călăuzim și noi au fost definite astfel de eminentul clinician francez Pinei: „Adevărata medicină constă mai puțin în administrarea de medicamente cit în cunoașterea adincă a bolnavului”.

C.I. — Vrancea: Impotriva pruritului anal: Rp. Aqua Goulardi, lanolină, olihelianti și vaselină câte 10 g., oxid de zinc, mentol și fenol câte 0,50 g., anesteziină 2 g., D.S. ext. badijonaj de 2—3 ori pe zi, alternativ cu aplicații de 2 ori pe zi cu acetat de hidrocortizon 0,5% și Cifoform 10% incluse într-o emulsie obișnuită. Dimineața și seara băi de șezut cu azotat de argint 1/10 000 sau permanganat de potasiu 1/10 000. Dar trebuie precizată, pe cât posibil, cauza!

ILEANA COZMA — București: Vă înțelegem necazul. Părerea noastră este că medicul care l-a tratat pe fiul dv. de infantilism genital, fiind un reputat specialist endocrinolog, să se ocupe și de problemele actuale. Vă dorim succes.

LUNA FEBRUARIE CĂRȚII LA SATE



ÎN ORICE CĂMIN O CARTE BUNĂ!

CITITORI!

În cursul acestei luni, vă puteți procura cărțile dorite de la unitățile cooperatiei de consum.

ÎNTEPRINDEREA DE INDUSTRIE LOCALĂ Nr. 1



BRAILA

Piața Hristo Botev, Bloc A2, Telefon 12990

Produce și livrează fără repartitie, pe bază de comandă, având asigurată materia primă, următoarele:

- Guri de ham, din fire sîjal, ștreanguri, căpestre
- Odgon, orice diametru, fringhii rufe, sfoară tapițerie
- Plăpumioare matlasate pentru copii, jachete cu bonete matlasate, garnituri din finet și pichet pentru copii
- Diferite confecții de vară din indian pentru copii
- Roabe metalice cu roată din cauciuc masiv
- Dulapuri metalice pentru haine, acte și scule
- Săpun de rufe de 45 și 60%, grăsimi
- Luminări galbene și albe
- Luminări pentru nunți și botez
- Jucării din lemn într-un bogat sortiment
- Produse din masă plastică (sunători pentru copii, răzuști, stropitoare)
- Diverse alte produse din mase plastice la comanda beneficiarului
- Paturi metalice tip internat, valoarea sub 300 lei
- Agrafe și clipsuri
- Chei aragaz pentru desfacerea piuliței de siguranță
- Cuiere pom cu 5 brațe
- Suporturi șervețele
- Suporturi prosoape de perete din masă plastică
- Suport hirtie igienică, masă plastică
- Trusă voiaj cu 6 furculițe
- Coșuri din răchită pentru zarzavat
- Fărășe din material plastic
- Rachete cu mingi din material plastic
- Construcții metalice ușoare
- Rezervoare metalice pentru depozitare, până la 50 000 l.

GALLUS

VOPSEȘTE ȚESĂTURI
DIN MĂTASE, BUMBAC,
LĂNĂ, ROCHII,
HAINE,
BLUZE

1 NEGRU
15 VIOLET
6 VERDE OLIV
18 GRI TOP
3 BLEU VERT
25 CARMIN

ȘI ÎN ORICE ALTE CULORI ȘI NUANȚE

Respectați modul de întrebuințare indicat pe fiecare plic „GALLUS”

• Consultați tabelele de culori „GALLUS” •

Brigada lordului Cardigan atacă

(Urmare din pag. 2-a)

cavalerii care se sacrifică pentru salvarea unei armate sau care comite un act de disperare, neputînd să supraviețuiască unei înfrîngerii. Dar situația la Balaklava era cu totul alta: armata britanică nu trecea prin nici un pericol și nu suferise încă nici o înfrîngere...”

În fruntea brigăzii călărea lordul Cardigan, în uniformă de colonel al escadronului 11 de husari: pantaloni de culoare purpurie, dolman albastru, fireturi de aur curat, căciula de lutru încinsă cu eșarfă roșie și avînd în vîrf o fanțoșă egretă... Calul era un pur-sînge arab, un roib cu picioare fine și nervoase.

Galopul final al brigăzii s-a desfășurat într-o tăcere mormîntală. Nu se mai auzea nici un foc de armă, nici un făcănîț de încărcător, nici o voce imperativă de ofițer. Nu se mai auzea decît tropotul înăbușit al copitelor pe solul acoperit de un strat gros de praf.

Și dintr-o dată, bateriile ruse au deschis focul. Imediat după aceea, au început să tragă și infanteriștii lui Liprandi și Jabagrițki. Ploaia de obuze și gloanțe a făcut ravagii în rîndurile călăreților, dar ei continuau să înainteze în galop, ajungînd pînă la treizeci de pași de bateria formată din 12 tunuri. Fumul era atît de des, încît de sus, de pe coama dealurilor din jur, nu se mai distingeau decît niște siluete nelămurite. Douăzeci de lăncieri izbutiseră să atace pe servanții pieselor de artilerie: împotriva lor au fost trimiși cazacii. În luptă cu escadronul 8 de husari se angajaseră ulanii ruși, care și-au decimat adversarii. Ciocnirea se transformă într-un dezastru pentru englezi.

În ajutorul acestora a intervenit ba-

talionul de vînători africani ai generalului d' Alonville. Grație lui s-au mai putut salva 195 de cavaleriști britanici, printre care și comandantul brigăzii, lordul Cardigan. În 1855, cînd s-a înapoiat în Anglia, el a fost primit triumfal, dar cîteva luni mai tîrziu, au început să circule zvonuri din ce în ce mai insistente că nu ar fi participat la ciocnire, oprindu-se la vreo două sute de metri de liniile ruse. Un fapt rămîne cert: înapoiat printre ai săi, prima lui grijă nu a fost nici să se intereseze de pierderi, nici să adreseze vreun cuvînt de mulțumire supraviețuitorilor. Urcîndu-se în șeaua unui cal proaspăt, nobilul lord s-a grăbit să se ducă pe iahtul său, unde a luat o baie.

...Istoria își are ciudățeniile ei. Astfel, războiul Crimeei pare să fi avut un singur rezultat pozitiv — acela că a îmbogățit vocabularul modei. Am menționat că lordul Raglan și-a împrumutat numele unei croieli de pardesiu și palton. Cardigan a intrat și el în lexicul limbii engleze (de unde a fost preluat de francezi și germani), pentru a desemna vesta de lînă care se încheie cu nasturi. În sfîrșit, turnul Malakov, principala fortificație a Sevastopolului, a servit tot secolul trecut drept nume pentru complicata construcție de balene care dădea poalelor de rochii forma unui trunchi de con.

Din brigada de cavalerie ușoară sacrificată la Balaklava s-a păstrat o singură unitate — escadronul (devenit regiment) 17 de lăncieri. Deviza lui a rămas de atunci încoace *Death or Glory* — moarte sau glorie. În Crimeea, partea leului și-o luase moartea. În cel de al doilea război mondial, cînd a luptat ca unitate motorizată, regimentul 17 de lăncieri a avut, însă, mai mult succes.

Un crucișător cade în capcană

(Urmare din pag. 4-a)

Incendiu, încît acum toată speranța germanilor era în bărcile pneumatice și în plute. Izbutiră să scoată manual din cală două ambarcațiuni metalice. La ora 1 noaptea, Detmers coborî pavilionul și părăsi nava. Peste 20 de minute minele explodară și „Kormoran” se scufundă. Timp de cîteva ore, răstimp în care încercase să salveze vasul, echipajul de pe „Kormoran” văzuse o pălălaie de foc în direcția spre care se îndreptase „Sydney”. Treptat, însă, ea scăzuse în intensitate și pe la miezul nopții nu se

mai văzu deloc. E tot ce se știe despre crucișător. Care i-a fost sfîrșitul: să-l fi scufundat furtuna care izbucnise în cursul nopții sau incendiul fi cuprinsese rezervele de muniții și vasul explodase? Ce s-a petrecut la bordul lui în ultimele ore și de ce nimeni nu s-a putut salva? Dar s-ar mai putea pune încă multe asemenea întrebări fără răspuns...

Un singur lucru este cert; căpitanul crucișătorului australian n-a respectat regulamentul și instrucțiunile cu privire la comportamentul pe care trebuia să-l aibă în cursul unei întîlniri cu nave necunoscute în largul mării. (În primul rînd să nu se fi apropiat atît de mult de nava neidentificată). Dînd dovadă de ușurință și nesocotire a dispozițiilor, el poartă toată răspunderea pentru moartea celor 800 de marinari și pentru scufundarea vasului.

O unitate ultramodernă

În cartierul nostru, cartier nou, s-au deschis recent un restaurant, un atelier de cizmărie și un birou pentru transformarea opiniilor. Într-o zi, în această ultramodernă unitate a intrat un client și a spus:

— Aș dori să-mi schimb opiniile.
— Doriți să le schimbați? Sau poate să le renovați puțin, să le ajustați? I-a întrebat un funcționar.
— Nu știu nici eu prea bine. Poate că ar trebui doar să le renovez. Am impresia că s-au uzat, au prins luciu.
— Lăsați-le aici și veniți peste o săptămână.
La data indicată clientul s-a înfățișat din nou:
— Am lăsat aici niște opinii pentru renovare...



— Bonul vă rog. Da-a-a. Sînt la uscătorie. Să știți că au ieșit ca noi.
— Pot să le văd?

— Pofțiți pe aici.
Clientul își privește opiniile și în cele din urmă bombănește.

— Ce-i asta, tovarășe? Înainte de renovare arătau mult mai bine.

— Știți, a trebuit să le spălăm și au cam intrat la apă. În schimb, priviți ce culoare frumoasă au căpătat!

— Dar nu mi se potrivește de loc! Sînt cu un cap mai înalt și prea voinic pentru ele.

— Nu face nimic, se mai lasă la purtat.

— Și mai au un cusur. Par banale, standardizate.

— Nu-i nimic. Dacă nu vă plac, le mai dăm un lustru. Treceți vă rog peste zece zile.

După scurgerea termenului stabilit:

— Ce se aude cu opiniile mele?

— Bonul vă rog... A-a, dumneavoastră sînteți! Îmi pare rău, dar opiniile dumneavoastră n-au prins lustrul. Se vede treaba că sînt de calitate proastă. Surogat, ca să zic așa.

— Ce faceee?!
— Vă rog, nu vă enervați! Nu face decât să repet părerea tehnicianului nostru.

— Ce fel de tehnician o mai fi și ăsta? Și ce învințeste el de fapt? Aș vrea să stau de vorbă cu el.

— Imposibil. Nu dă pe-aici decât în cazuri excepționale. Lucrează la domiciliul clienților.

— Și eu ce fac?

— Opiniile dumneavoastră trebuie înlocuite. Dar nu prea avem piese de schimb. Să vedem ce putem face pentru dv.

— Cît durează afacerea asta?
— Vreo două luni.
— Să stau două luni fără nici un fel de opinie? Nu există altă soluție?

— Păi, să ne mai gândim...
Clientul scoate câteva hîrtii din portofel.

— Poftim. Cînd să vin?

— Mîine.

A doua zi clientul vine la prima oră.

— Am venit să-mi iau opiniile.

— Da vă rog. Pofțiți vă rog. Sînt noi-nouțe. Să vi le împachetez?

— Intîi să văd cum arată.

— Cum doriți. Priviți vă rog.

Clientul privește și explodează!

— Asta-i curată bătaie de joc! Unde-i responsabilul?

Vinzătorul se face nevăzut după un paravan și se întoarce însoțit de responsabilul unității.

— Vă bateți joc de oameni! strigă clientul. V-am lăsat opiniile mele — e adevărat cam uzate, cam strîmte, că dacă erau bune nu le aduceam aici — și ce primesc în schimb? Un vraf de ne-rozii, de fraze care nu spun nimic!

— Dați-mi voie, obiectează responsabilul, e o greșeală. Vi s-au eliberat opiniile altcuiva. Pentru dumneavoastră am pregătit plicul 1103/5/11. Poftim, astea sînt.

Clientul le cercetează atent și pare satisfăcut. În cele din urmă zîmbește larg.

— Mă rog, așa mai merge, gîngurește el. Ba chiar îmi plac foarte mult. Sînt largi, interesante, moderne. Le iau cu plăcere. Vă mulțumesc și la revedere!

După plecarea clientului:

— Ați avut o intuiție grozavă, îi spune vinzătorul responsabilului. Îmi dați voie să vă întreb, ce opinii i-ați dat?

— Asta-i bună! Chiar ale lui. Așa ni le-a adus.

„Doamne, fă ca sortimentul de unități pentru deservirea populației să nu se îmbogățească niciodată, dar niciodată, cu asemenea unități. Ar fi un prost exemplu pentru cele existente.”

I. Vișkovskaia

Un vechi vis al meu

De cînd tot visez să mă ocup în timpul liber de ceva ieșit din comun. Nu vreau să colecționez timbre sau mai știu eu ce, nu vreau să învăț limbi străine, nu vreau să călătoresc. Toate astea au devenit banale. Vreau să fac ceva care să smulgă strigăte de admirație celor tari și lacrimi de emoție celor slabi de înger. De aceea m-am bucurat grozav cînd am văzut într-o zi un anunț lipit pe un geam.

„Nr. de înregistrare 280015.

Birocrat cu experiență și stagiu în sectorul administrativ predă birocrăția persoanelor din susmenționatul sec-

tor sau particulare. Asigur cunoștințe garantate în 1 (una) lună contra sumei de 90 (nouăzeci) ruble”.

După numai cîteva secunde mă și aflam în fața unui omuleț rotofel, îmbrăcat în pijama cu minecuțe negre.

— Sînteți birocrat? l-am întrebat. Am venit în legătură cu anunțul.

— Intrați, luați loc, așteptați! mi-a răspuns birocratul, după care a dispărut. Am așteptat o oră, două trei. Spre seară omul meu a reapărut și a părut mirat că mă aflam încă acolo.

— Ești un elev talentat, mi-a spus el zîmbind mulțumit. Ai să fii un bun birocrat. Am să te inițiez în secretele artei: cum să tîrăgănezi lucrurile, cum să arunci praf în ochi și să le faci oamenilor viața amară. Ai să-i vezi din-du-se cu capul de perete și alergînd după adeverințe și certificate, ai să-i auzi implorîndu-ți bunăvoința sau injurînd de mama focului. O, am o vastă experiență în de-al de-astea! Vîno joi.

— Dar azi e abia luni!

— Tocmai de aceea. Iar mîine e marți. Ai răbdare. La revedere.

N-am avut încotro. Incepeam să mă inițiez în secretele birocrăției. Așa încît am revenit joi.

Am început prin a-mi întocmi o lungă listă de adeverințe pe care urma să le prezint profesorului meu: cum că sînt vaccinat împotriva turbării, cum că n-am rude care au făcut sezișuri împotriva birocrăților, cum că eu însumi n-am cîrțit niciodată împotriva onorabililor lui confrăți.

Da, nu mai încăpea îndoială, profesorul meu era un mare maestru. Mi-a trebuit o lună ca să adun toate adeverințele. Maestrul m-a bătut pe umăr cu o admirație evidentă. Numai o lună!

— Vîno marți, mi-a spus. Și plata înainte.

Nu i-am mai obiectat că era abia miercuri. O, nu! Maestrul meu n-a greșit afirmînd că aveam stofă de birocrat.

— De acord, am încuviințat eu. Te rog însă să-mi arăți adeverința certificată de notariat.

— Ce adeverință?

— Cum că nu practici birocrăția ilegal.

— Ce să fac cu ea? Și de altfel cine are să mi-o elibereze?

— Nu știu. Nu mă interesează. Și nu uita că adeverința trebuie să aibă și ștampila Asociației corale regionale.

Birocratul m-a privit speriat.

— Vorbești serios? a bîguit el. Ce asociație ai spus?!

— Am să-ți repet denumirea poimîine, cînd te rog să te înființezi la mine cu adeverința în dinți. Ștampilată și parafată.

— Ba n-am să mă înființez, a zberlat birocratul. Și te rog să nu mai vii pe-aici! Nu-ți mai dau lecții! Fie ca arta mea să moară o dată cu mine!

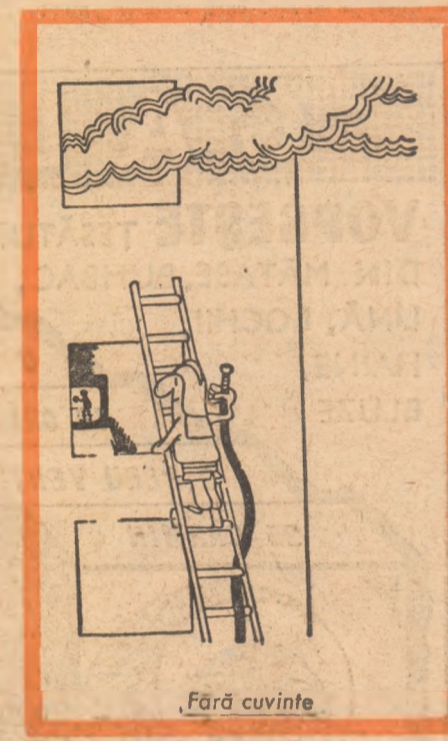
— Fie! am zis și m-am retras cu conștiința împăcată a omului care a

umor
ur umor umor u,
r umor umor umor
umor umor umor umor
ior umor umor umor u,
umor umor umor umor
nor umor umor umor um
r umor umor umor umor
mor umor umor umor ume



contribuit cu ceva la fericirea semenilor săi.

O. Osekin



Ca între bărbați

După prima zi de școală fiul meu m-a privit cu reproș și mi-a zis:

— Știi, tătice, tovarășa profesoară ne-a spus că nu-i frumos să ne aruncăm lucrurile la împlinare. Trebuie să le aranjăm frumos la locurile lor.

Mi-am luat pe furis pantofii din mijlocul camerei și i-am dus în vestibul. Apoi mi-am cules pălăria de pe divan, fularul de pe scaun, haina de pe fotoliu și le-am pus în dulap.

A doua zi băiatul mi-a spus din nou:

— Tovarășă profesoară ne-a explicat că fumatul este extrem de dăunător. Fumătorii se îmbolnăvesc și mor mai devreme.

— Chiar așa v-a spus?

— Da, și ne-a mai spus că orice cetățean conștient trebuie să facă propagandă împotriva fumatului.

Din ziua aceea am fumat pe furis în locuri discrete.

Sîmbătă am avut invitați la masă.

— Tată! îl aud dintr-odată pe puștl. Cum se face că n-ai aflat pînă acum, că 80 la sută din infracțiunile sînt comise sub influența alcoolului?!

Invitații s-au retras mai devreme decît de obicei, iar eu mi-am dat seama că încep să mă tem de propriul meu fiu.

Luni dimineața am surprins următorul dialog:

— Azi să-i spui că tovarășă profesoară v-a vorbit despre utilitatea muncii în gospodărie. În familie bărbații trebuie să muncească cot la cot cu femeile.

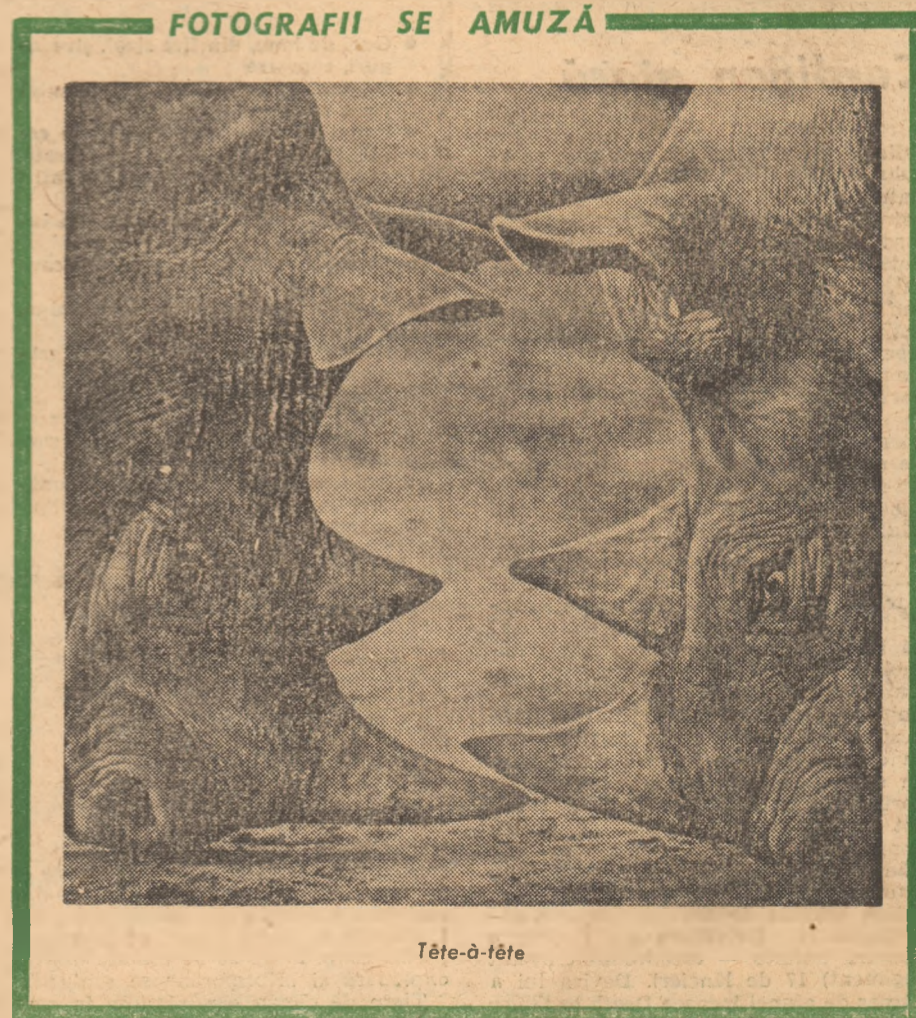
Glasul era al nevastă-mi.

— Și eu? a întrebat pușlamaua aia mică.

— Sigur că da!

Se înțelege că din ziua aceea am putut să-mi reiau bunele obiceiuri de altădată. Băiatul n-a mai spus nici pis.

R. Bikcentaev



Tête-à-tête

FOTOGRAFII SE AMUZĂ

