



ANUL XV No. 737

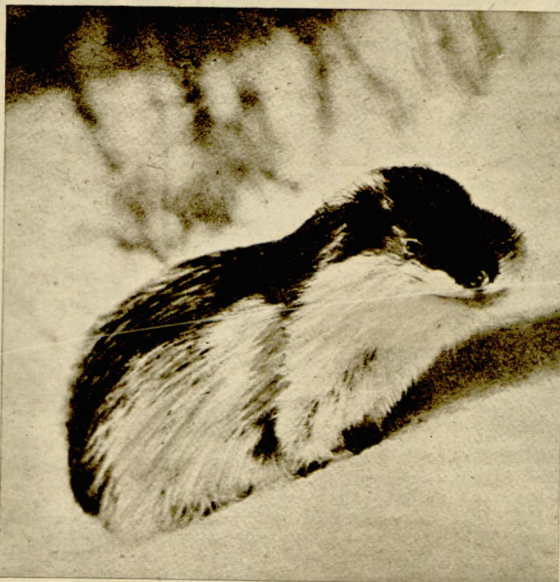
11 MARTIE 1941

32 PAGINI 12 LEI



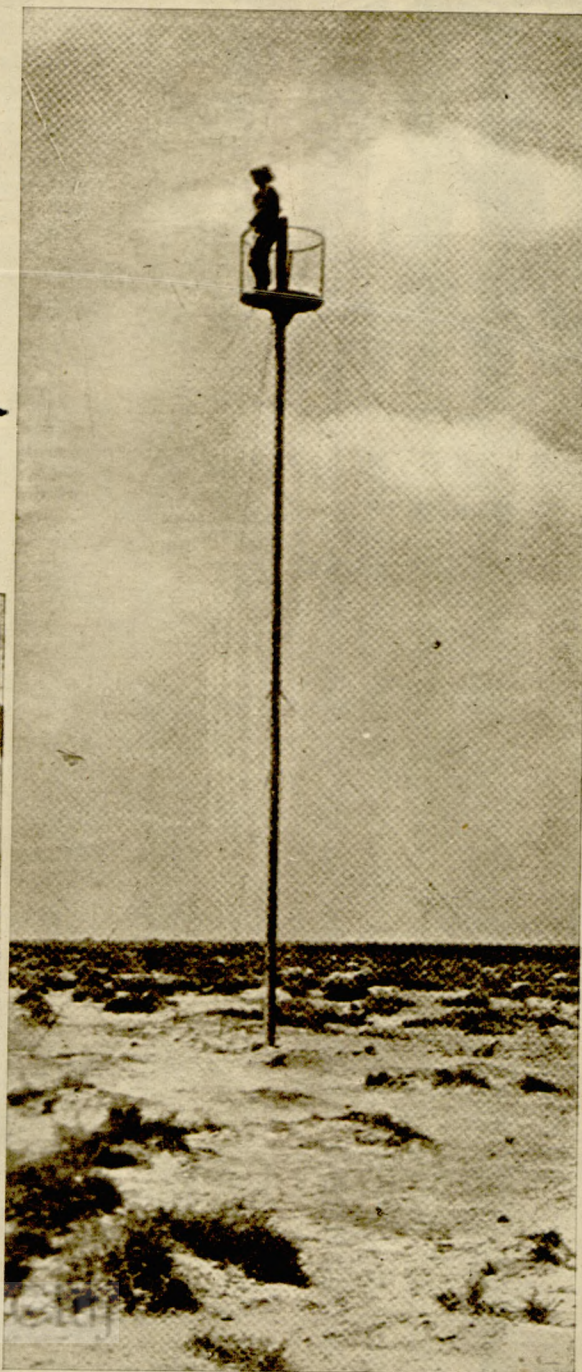
Central University Library Cluj

**NU
sunteti
curiosi**

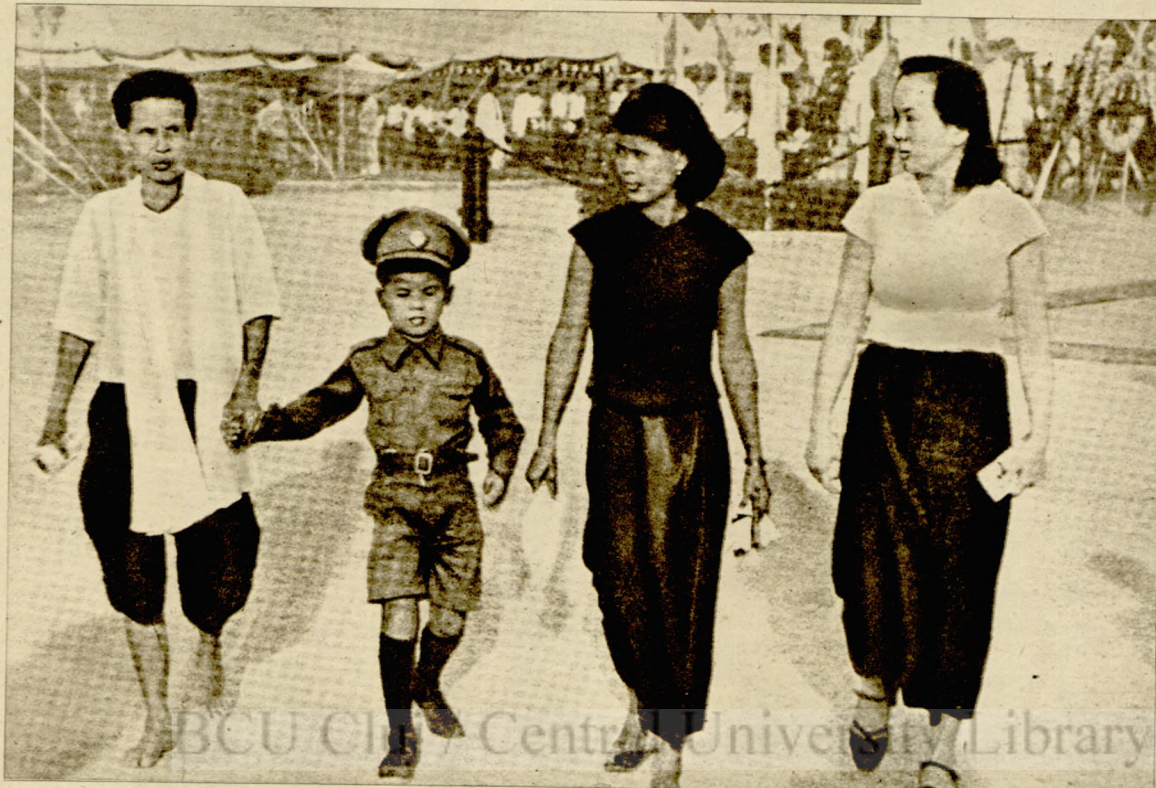


Aşa arată „lemmingul”, animal rozător de mărimea unui degetar, a cărui apariție anunță războaiele și marile catastrofe. Cât e de mic pe atât e de periculos acest animal, dacă e întăratat.

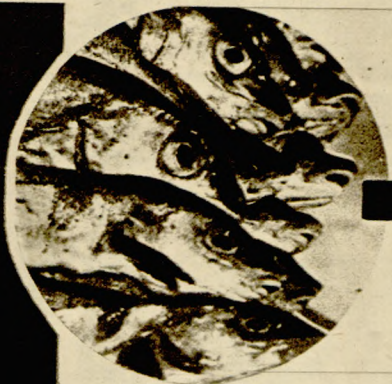
Ce vedeți aici, nu e altceva decât un post de observație improvizat de italieni în mijlocul desertului african



Iată un aspect al familiei thailandeze: trei generații, — bunica, mama și copilul — plimbându-se pe o stradă din Bangkok. (Copilul poartă uniforma organizației naționale a tineretului si a me z „Yuvatchon”)



Cel mai apreciat trio de gimnastici din lume, compus din tată, fiu și ginere, cari se produce acum la Berlin, fiind plătit cu nu mai puțin de 50 mii de lei pe seară

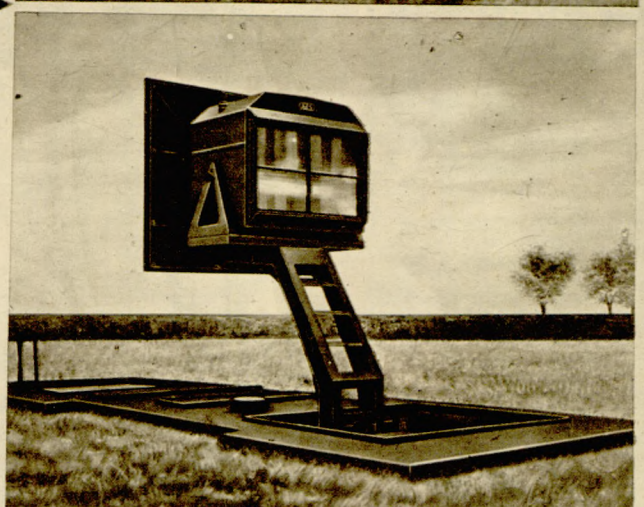
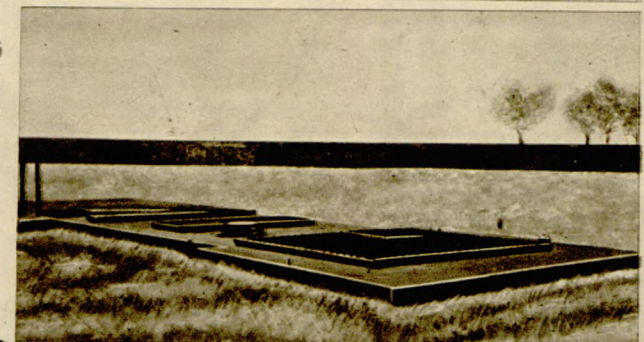


În căutare de materii prime noi, chimiștii au reușit să scoată din pește: albuș de ou, perie de cap și... papuci de casă



„Farul-ascensor”, ultima invenție germană pentru iluminatul aerodromurilor. Dispare în cușca lui de beton în câteva secunde.

Iată omul care vorbește, de patru ori pe zi, cu... America întreagă. Este speakerul Murrow dela postul englez de radio.



BOMBELE PLANANTE

Pentru a lovi, cu o precizie mai mare, anumite unități navale sau unele obiective din port, se poate recurge la un atac în picaj sau la unul, bine pregătit, cu torpile aeriene. Dar ca operația aceasta să izbutască pe deplin, trebuie făcute, în prealabil, zboruri de recunoaștere în timpul cărora să se ia și fotografii, ca în chipul acesta să se poată preciza cu cea mai mare exactitate locurile de ancoraj și pozițiile de apărare. Cele mai mari unități pot fi avariate însă și printr'un atac normal efectuat de la mare înălțime. În acest scop trebuie lansate în zona portului, unde sunt adăpostite marile vase de război, bombe de mare calibru în locul celor de 100 kg., fapt care nu cere decât participarea la acțiune a unui număr mai mare de avioane.

Putem afirma deci că, la începutul ostilităților, posibilitățile aviației de a ataca porturile, au obligat vasele să părăsească bazele mai expuse ofensivei pentru a se adăposti în alte porturi mai ferite sau mai mari, care să le îngăduie puțină răsfirare.

Deci, când vasele sunt răspândite pe o suprafață de apă mult mai mare, trebuie căutată și o metodă de atac mai eficace de cât cea expusă mai sus. Mijlocul cel mai bun pentru a se ajunge la acest scop sunt așa numitele „bombe planante” și torpilele cu traectorie curbă. Bomba planantă este un proiectil înzestrat cu un dispozitiv care îi îngăduie o scoborâre înceată și pe o traectorie care face cu orizontala un unghi foarte ascuțit. În felul acesta i se mărește câmpul de acțiune, căci în cursul traectoriei sale bomba are posibilitatea de a lovi vasul înainte de a atinge apa, cum și de a izbi în mersul ei planat sub apă, partea de sub linia de plutire a navei.

Torpila cu traectomie curbă, este o torpilă a cărei cârmă este fixată în așa fel încât obligă proiectilul să descrie o largă spirală în loc de o linie dreaptă.

Din această cauză ea poate fi aruncată cu succes de la o mare distanță. Calculele ne arată că, la un număr egal de obiective, posibilitățile de a atinge ținta sunt de 63 de ori mai mari de cât acelea ale unei bombe obișnuite, care cade vertical. Faptul acesta ne îndreptățește să spunem că, această torpilă este arma ideală în atacurile împotriva flotelor ancorate în baze întinse sau contra formațiunilor navale care navighează în grupuri răsfețe.

ALTA METODĂ DE ATAC

Dacă staționarea navelor în porturi nu este deloc indicată, sistemul de a ține vasele în continuă navigație nu oferă, nici el, o siguranță mai mare. Despărțirea în grupuri a unităților în mers trebuie

VENIREA primăverii și nouile perspective ale războiului care anunță intensificarea luptelor navale, fie în Mediterană, fie în Atlantic, ne îndeamnă să examinăm o problemă importantă care, de altfel, înainte de începerea conflictului actual, a format subiectul unor ample discuții între experții militari. Substanța acestor discuții poate fi rezumată în următoarea întrebare: aviația poate să scoată din luptă vasele de război?

Răspunsurile, firește, au fost multe și contradictorii, iar războiul, astăzi în plină desfășurare, nu a dat încă deplină dreptate nici uneia din aceste teorii; el a arătat, însă, că vasele de război au toate motivele să se teamă de aviație atunci când sunt atacate, fie cu bombe, fie cu torpile.

CALCULUL PROBABILITĂȚILOR

Mulți experți sunt de părere că un vas de război modern, cu toate că este în stare să suporte inundarea unui număr oarecare de compartimente pentru a compensa astfel efectele celei mai puternice torpile, n'ar putea să reziste însă, urmărilor unor avarii mai mici, provocate simultan, în diferite locuri, de explozia unor proiectile de calibru mai mic. Din cauza aceasta, dacă se întrebuințează bombe de greutate mijlocie (de pildă de 100 kg.), pentru a acționa direct împotriva sistemelor de apărare a vaselor sau indirect prin efectul exploziei lor sub apă, cu o distribuție de 12 bombe de fiecare sută de metri pătrați, ajungem la concluzia că un crucișător de 10.000 tone, de dimensiuni normale, din pricina suprafeții sale, va fi lovit în medie de trei bombe pe covertă, în vreme ce două vor cădea la mai puțin de cinci metri de carenă, producând avarii grave, iar alte două vor cădea la o distanță care variază între 5 și 10 metri și vor produce, la rândul lor, avarii însemnate. Așa rezultă după calculul probabilităților. Calculul ne mai spune că, pentru a ataca, cu o densitatea de explozibile amintită mai sus, o întindere de apă de 10 km. (egală cu cea pe care o ocupă astăzi cea mai mare parte din bazele navale) sunt suficiente circa 700 bombe de 100 kg., transportate cu 70 de avioane și că în urma aruncării acestei cantități de exploziv vasele ancorate pe această suprafață de apă, vor suferi mari pierderi și mai cu seamă unitățile ușoare (contratorpiloarele și crucișătoarele până la 10.000 tone). În același timp vor suferi pagube însemnate și instalațiile și arsenalele din port.

Acest sistem de atac este fără îndoială cel mai indicat deoarece nu cere precizie de tir, ci numai o orientare aproximativă pentru a produce efecte simțitoare. Pe de altă parte, el este și mai puțin periculos, deoarece lansarea bombelor poate fi efectuată de la o mai mare înălțime asupra obiectivelor, iar atacul dinspre mare nu dă răgaz serviciilor de pază de a interveni decât în ultima clipă, adică după ce avioanele au aruncat bombe sau sunt pe punctul de a le arunca.

BOMBA



acest fel este în mare parte condiționat de iuteala avionului și de aceea a torpilor.

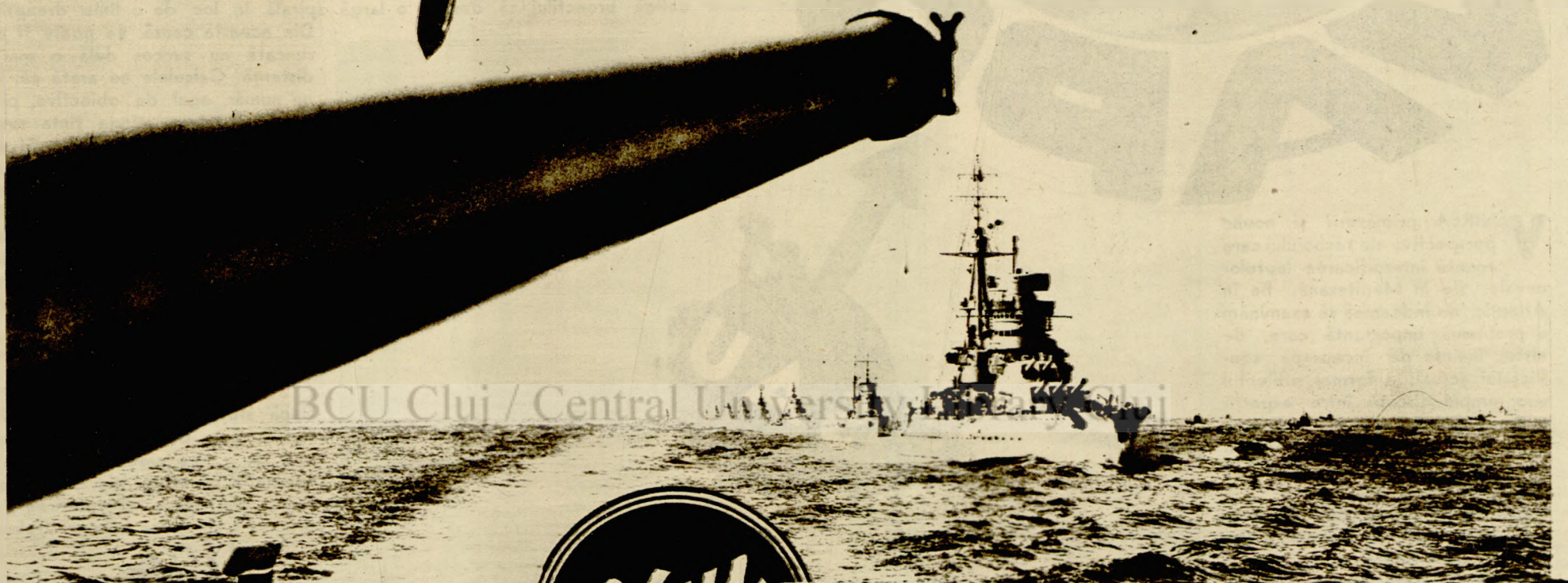
MARELE DUSMAN AL TRAFICULUI MARITIM

Dacă acestea sunt rezultatele care pot fi obținute împotriva unităților de război, se înțelege dela sine că atacul contra vapoarelor comerciale, atât în porturi cât și în timpul navigației, dă roade și mai însemnate din cauza absolutei lor lipse de apărare ca și a faptului că orice bombă explosivă sau incendiară este în stare să dea rezultate definitive.

Marile posibilități de bombardament asupra porturilor comerciale, a instalațiilor lor sau a vapoarelor în curs de încărcare sau descărcare, cași cele de a bombarda sau torpila vapoarele care navighează izolate sau în convoi, fac din avion inamicul Nr. 1 al traficului maritim. Rolul aviației într'un astfel de război este cu totul superior oricărui alt mijloc de atac. Ziarele au vorbit de curând despre un crucișetor german construit special pentru scufundarea vaselor comerciale engleze. În așteptarea rezultatelor putem spune că acest nou mijloc vine să mărească și să completeze potențialul de luptă existent.

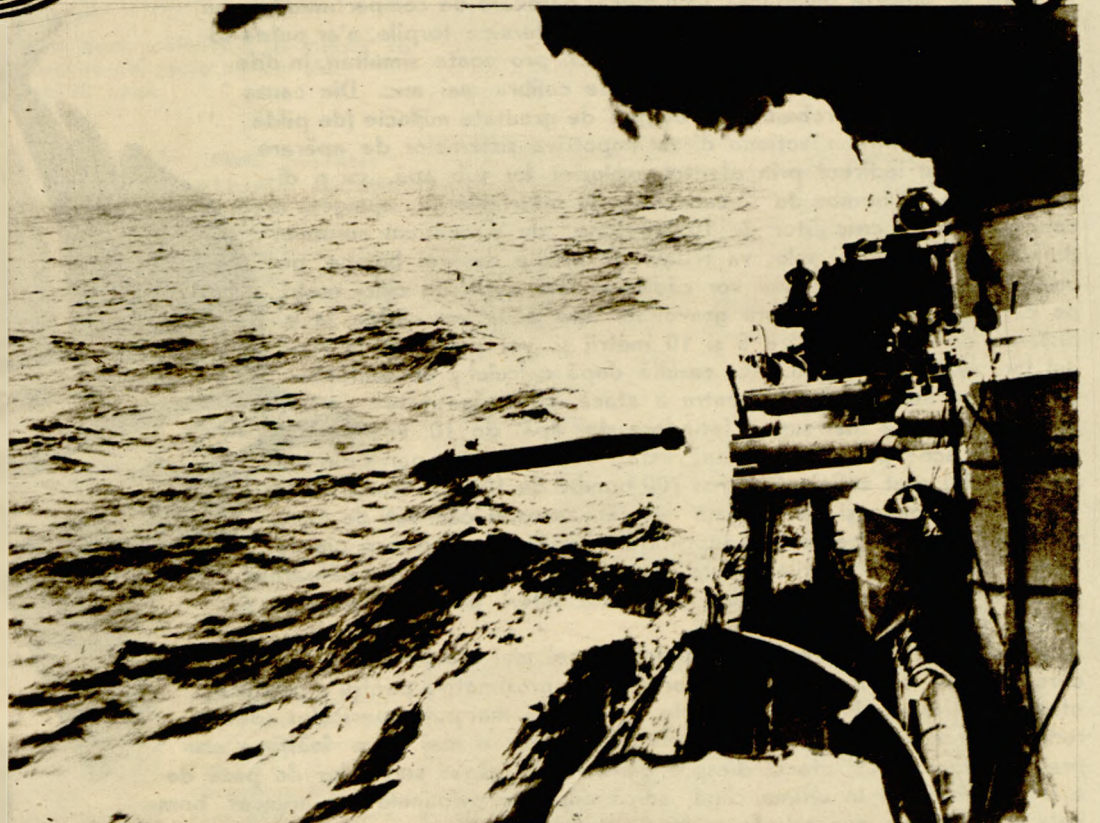
Bizuindu-ne pe experiențele actualului război putem să tragem concluzia că, avionul dacă nu a pus marina în condițiuni de deplină inferioritate care ar amenința-o să dispară, i-a complicat în mare măsură existența și în același timp a spulberat faimoasa teorie a stăpânirii mărilor. În ce constă această stăpânire a mărilor? În faptul de a te putea folosi în chip liber de propriile tale căi de comunicație maritime și de a putea să împiedeci pe adversar să facă același lucru. Astăzi marile flote navale pot să stingherească țările inamice traficul pe căile de comunicație maritime, dar nu mai sunt în stare să asigure vaselor lor puțința de a trece nestingherite pe aceste căi. Așa numita „stăpânire a mărilor” a devenit deci o expresie pur platonicească și are valoare numai în ceea ce privește partea negativă a problemei și mai cu seamă acolo unde mărele nu sunt prea întinse.

După o rezistență de câteva decenii navigația cu pânze a sucombat în fața celeia cu aburi. Nu se va întâmpla oare același lucru și cu navigația maritimă față de aceea aeriană?



să fie subordonată condiției esențiale de a se putea apăra reciproc în cazul unei lupte. Depărtarea dintre grupuri va putea fi, însă, cu atât mai mare cu cât tunurile de bord vor fi mai puternice, dar în nici un caz distanțele dintre ele nu trebuie să depășească 500 m. În aceste condiții se înțelege lesne de ce o flotă navigând constituie o țintă ușoară pentru avioanele torpiloare care, pentru lansarea încărcăturii lor, nu trebuie să facă altceva de cât să repereze formația în ansamblul ei. Într'adevăr, probabilitățile lovirii unei unități de război, pentru o torpilă lansată din orice direcție, este dată de raportul dintre lungimea unui vas și intervalul calculat dela o pupă la altă; dacă sunt lansate zece torpile împotriva unor grupuri de crucișătoare lungi de 185 m și care se află la o distanță de 500 m unul de altul, media torpililor care ating ținta este de 37 la sută, fie că avioanele se scoboară până la mică înălțime, fie că se întrebuițează torpile în stare să atingă apa numai după ce au parcurs în aer mai mult de un kilometru, vasul nu va avea timpul material necesar pentru a efectua o manevră prin care să se sustragă tirului îndreptat împotriva lui. Dacă, însă, presupunem că atacul ar fi deslănțuit din mai multe direcții, în cazul acesta orice încercare de a scăpa de amenințarea torpililor este zadarnică, căci vasul dacă izbutește să scape de torpilele care vin din spre babord va fi izbit sigur de cele care vin dinspre tribord. În concluzie, putem deci spune că, vasele de război izgonite din bazele unde erau ancorate și puse în imposibilitate de a naviga din cauza atacurilor aeriene, se văd nevoite să se împrăstie atunci când este semnalată apropierea avioanelor inamice. Dar și atacul împotriva unor vase de război izolate este în stare să dea rezultate satisfăcătoare, mai ales dacă pot fi luate prin surprindere, speculându-se anumite condiții de vizibilitate și de lumină. Avionul de bombardament care ar izbuti să repereze o unitate la apusul soarelui, de pildă, o va urmări de departe și apoi dela o mare înălțime, câteva clipe înainte să se lase întunericul, se va scobori cu motorul oprit, asupra țintei, în picaj, pentru a lansa bomba, sau în sbor planat pentru a lansa torpila. El are multe șanse de a atinge ținta, înainte ca pe bordul vasului să înceapă pregătirile de apărare antiaeriană. Firește, succesul atacurilor de

SLUT TORPILA?



Grija de căpetenie
de întotdeauna:

noastră cea de
toate zilele...

P
I
A
T
A



ntotdeauna, astăzi ca și altădată. grija principală a omului a fost alimentarea, adică hrana. Lupta vieții se cheama și se cheamă și acum, lupta pentru pâine.

De fapt, cuvântul pâine, în această expresie generalizată, împlinește mai mult o semnificație simbolică.

Căci omul nu se hrănește numai cu pâine. Într'asta stă, dacă vreți, și fericirea și nefericirea omului. Unii se consideră nefericiți când nu pot asocia la pâine, alimente rare și prețioase, alții sunt mulțumiți când alături de pâinea cea de toate zilele pot așeza pe masă câteva grame de carne, de legume și de fructe.

Pe vremuri problema alimentației unei familii își afla o soluție ușoară. Gospodinele își trimeteau servitoarele cu coșul și cu banii socotiți, chibzuiți și distribuite pentru fiecare lucru în parte.

Astăzi, prețurile nestabile, variabile din cauze complexe, dar pe care popoarele Europei le înțeleg și le acceptă, au contribuit ca gospodinele însăși să-și facă singure târguilele.

De altfel e și firesc să fie așa. Căci servitorii nu pot avea inițiative și atunci când un aliment e prea costisitor sau când altul lipsește, numai gospodina poate salva situația, tăind ca să zicem astfel, nodul gordian, prin găsirea soluției.

Adesea soluția constă în schimbarea listei de bucate, alte ori în micșorarea numărului de bucate, sau în înlocuirea unui fel cu altul.

Datorită măsurilor de prevedere luate de cei răspunzători, piața noastră e bine aprovizionată.

Toate pungile pot să-și procure hrana necesară străbaterii acestor vremuri aspre, de asceză și de luptă.

Firește numai este huzurul și abundența paradizică de altădată, care caracterizau materialismul și rafinamentul unei lumi ce trăia numai pentru voluptățile „stomacului”.

După ce am făcut față greutăților iernii, așteptăm cu toții primăvara și darurile ei generoase.

Aceste daruri vor împodobi mesele noastre cu culorile nădejzii și ne vor aduce mesajul pământului care a rămas darnic pentru om.

Ridichile de lună, ceapa și usturoiul de primăvară, cartofii noi, vor sta alături de brânza nouă, pe mesele noastre.

Pământul își va împrăstia din nou tezaurul lui de bogății, împrăștiind efluvii de vitalitate oamenilor.

De altfel, astăzi, înaintea epocii trufandalelor, piața oferă tuturor de toate. Păsările, găinile și curcanii, rațele și găștele, își înfrățesc în larma pieții glasurile, cu acelea ale negustorilor.

Fructele, așezate în lăzi, ne arată obrații lor proaspeți, care lasă să li se presupună... și gustul.

În rafturile brutăriilor, pâinile rumene și cu miros atrăgător, își așteaptă clienții.

Nimic nu lipsește.

Adică nimic necesar.

Unii pot să se plângă de dispariția de pe piață a sardelilor franțuzești, sau a brânzeturilor originale, ca Roquefort-ul, Brie-ul, etc.

Dar acești oameni n'au mâncat ca să trăiască, ci au trăit ca să mănânce.

Ei sunt inactuali și neinteresati.



FOTOGRAFII IMPOSIBILE

Un reporter fotograf a prins aceste instantanee ale unui avion de mare viteză, după ce și-a luat zborul după aerodrom și — după cât se pare — vrea să ne demonstreze că, într'un viitor apropiat, obiectivul aparatului nu va mai putea prinde asemenea fotografii decât sub forma unor... dăre cenușii.



În acest instantaneu, luat cu a mia parte din secundă, avionul zboară cu 330 km. pe oră. Imaginea rămâne deci acceptabilă.



Aci, avionul zboară cu 430 km. pe oră și — după cum vedeți — nimic nu e mai clar pe fotografie.



Iar aici, unde avionul este în viteză maximă de 530 km. pe oră, fotografia nu poate reuși decât așa...



Acelaș fotograf a reușit să prindă pe placă un avion căzând în flăcări.

BĂRÂNÎTUL



O femeie care crede că nu-și mai iubește soțul, se adresează d-rului Marston, care o supune probei unui sărut schimbat cu un tânăr încântător. Graficul este excelent și dovedește că tânăra femeie e capabilă de emotivitate. Acest grafic mai arată că femeia trăiește mai mult pentru satisfacțiile fizice, decât pentru cele de un ordin mai înalt, mai spiritual.



Ca o urmare a primei experiențe, doctorul Marston studiază reacțiunile soției când își îmbrățișează soțul. Remușcarea femeii pentru actul ei de trădare și amintirile din anii de tandrețe conjugale, năvălesc pe poarta sufletului. Soția a redevenit iubitoare. Graficul indică reacțiuni mai puternice, mai pasionale.

Doctorul american William Moulton Marston, care a inventat mașina de descoperit minciunile, întrebuințată de mai multe tribunale din Statele Unite, a pus recent la punct un aparat de înregistrare, care înscrie valoarea emotivă a sărutului.

Mulțumita acestei invenții senzaționale, se poate urmări pe un grafic curba sex-appeal-ului, adică a atracției fizice, cearta și împăcarea dintre doi tineri. În fond este vorba de descoperirea barometruului inimii.

Doctorul Marston a găsit că emoțiile vieții afective se resimt în mod deosebit la pulpa piciorului.

Este de-ajuns să legăm în jurul piciorului persoane ale cărei sentimente urmează să fie constatate, un bandaj special unit de aparatul înregistrator prin conexiuni electrice.

Sub dublul control al conectorului electric și al savantului care supraveghează tabelul de înregistrare, nu vă mai rămâne decât să îmbrățișați pe cineva.

Dacă această supraveghere electrică și medicală nu va fi nimic din sinceritatea efuziunilor, sărutarea schimbată se va traduce în trăsături mai mult sau mai puțin drepte.

Grație acestei foi de temperatură și acestei experiențe controlate, veți putea construi științific un roman... romanul vostru.

Poveștile de dragoste înscrise în imagini în aceste pagini, vor să dovedească că prin ajutorul descoperirii d-rului Marston, un menaj pe punctul de a fi desfăcut poate fi consolidat, iar o tânără fată șovăitoare între doi logodnici, poate să-l aleagă pe cel mai bun.

Iată deci că știința poate înlătura erorile conjugale.

Ceeace evident nu-i un rău.

dragostei



Având angajament față de un tânăr de bună familie și crezând că iubește un alt băiat, care la rândul-i e logodit cu fiica patronului său, această fată pe care o vedeți în fotografia noastră, se află într-o situație sufletească delicată...

...I-a venit însă o idee: Ea spune doctorului Marston povestea dragostelor și învoielilor ei, și emoția care se poate ceti pe foaia de înregistrare, când vorbește despre logondicul ei, dovedește că ea îl iubește sincer pe acesta și că atașamentul ei pentru celălalt tânăr, pe care crede că-l iubește, este ireal.



Pentru a verifica această primă constatare, doctorul Marston înregistrează reacțiunile celui de al doilea tânăr pe care fota presupusese că-l iubește. Emoțiile acestuia nu corespund deloc cu acelea ale tinerei fete. Barometrul inimei a răspuns: „Nu”.

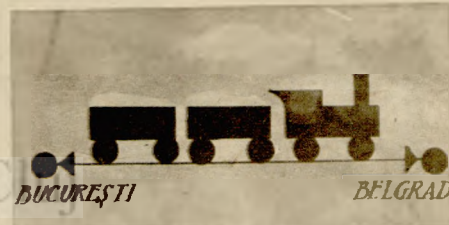
Iată acum epilogul acestei poveste de dragoste americană: Aparatul de înregistrare, eliminând pe cel de al treilea, care era pentru inima fetei un mosafir nepoftit, tinerii logondici mulțumesc doctorului Marston, a cărui invenție le-a îngăduit să se unească.



ATENȚIE LA GUNOI!



În străinătate, s'a făcut un calcul al posibilităților de utilizare pe care le oferă lucrurile aruncate la gunoi, ajungându-se la următoarele interesante concluzii:



Cu resturile de lucruri aruncate la gunoi de populația unui oraș mare—ca Berlinul, spre exemplu — s'ar putea încărcă un tren lung dela București la Belgrad...



...Din aceste resturi s'ar putea scoate elemente suficiente de hrană pentru 420 persoane pe an...

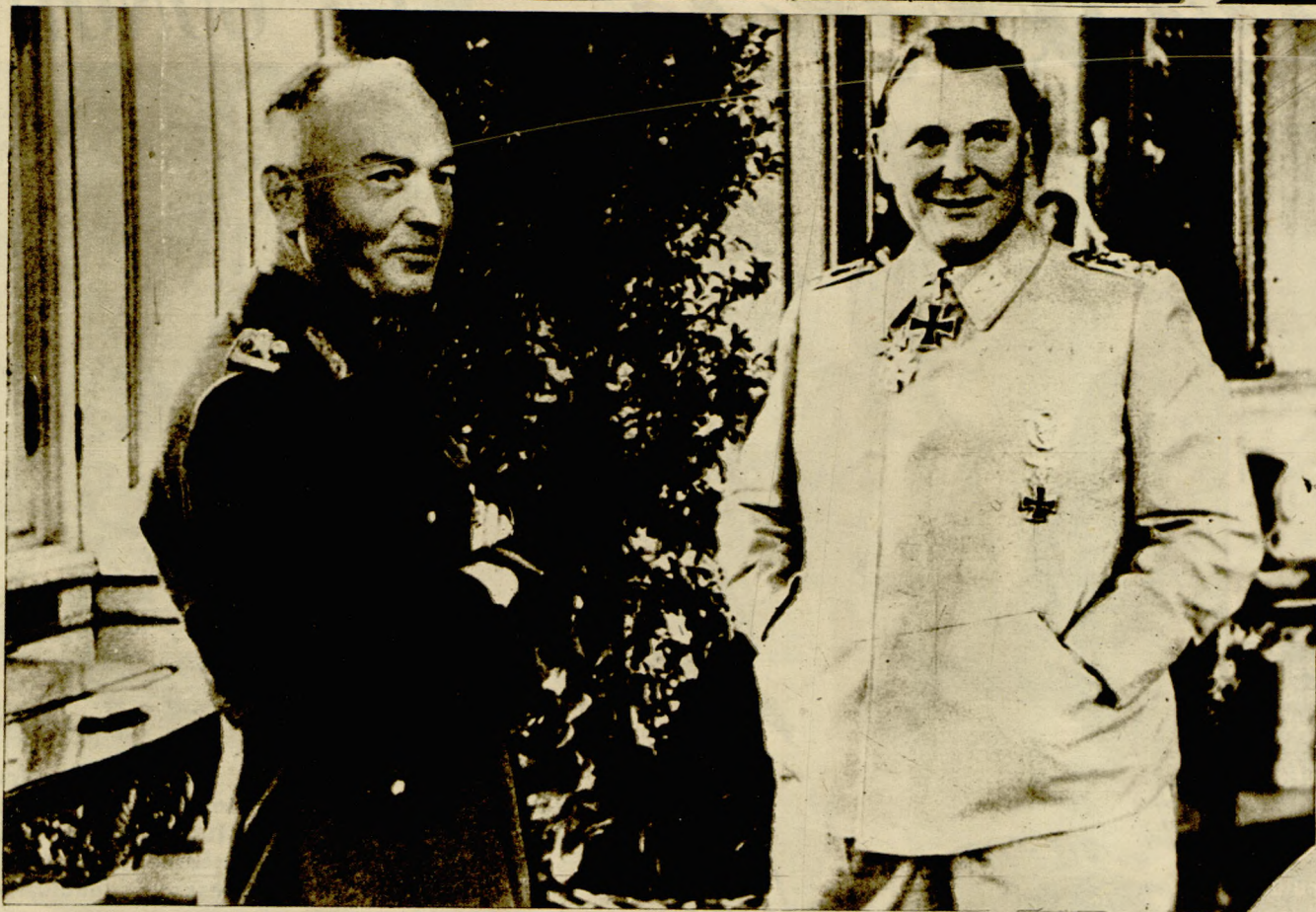


...Iar din reziduri s'ar putea fabrica materiale pentru acoperișurile a 15 mii de case...



...Și încă ar mai rămâne elemente suficiente pentru a hrăni 42 mii de porci pe an.

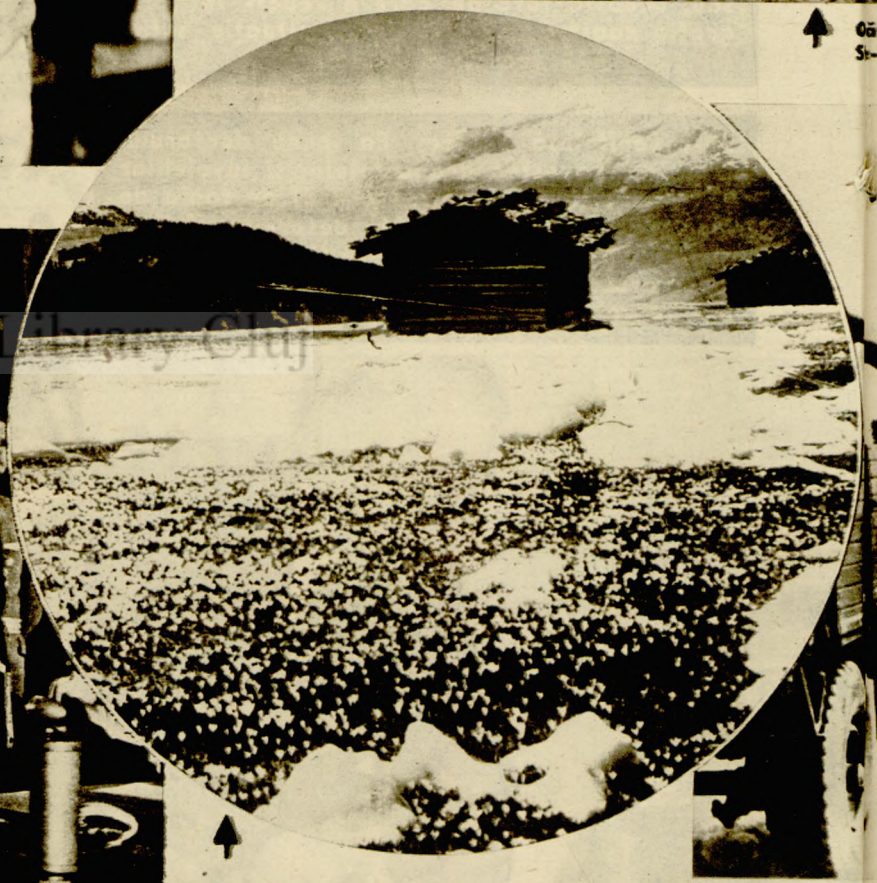
Ultimile fotografii



D. general Ion Antonescu, alături de mareșalul Göring, cu prilejul întrevederii dela Viena.



D. Filoff, președintele Consiliului de miniștri bulgar, la semnarea aderării Bulgariei la pactul tripartit, care a avut loc în palatul Belvedere din Viena. Sunt de față D-nii von Ribentrop, ministrul de externe al Reichului și Oshima, ambasadorul Japoniei.

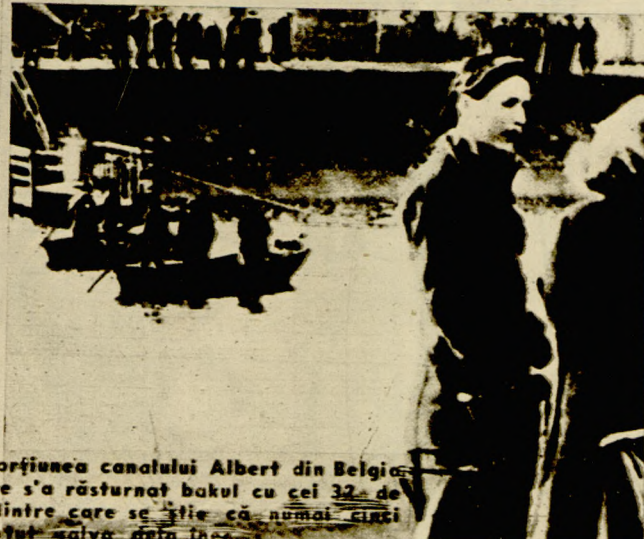


Peisaj elvețian de actualitate: primăvara în luptă cu iarna. Au biruit însă, ca întotdeauna, brândușele, flori care nu se tem de capriciile vremii.

În Eritreea se pune în acțiune construcția



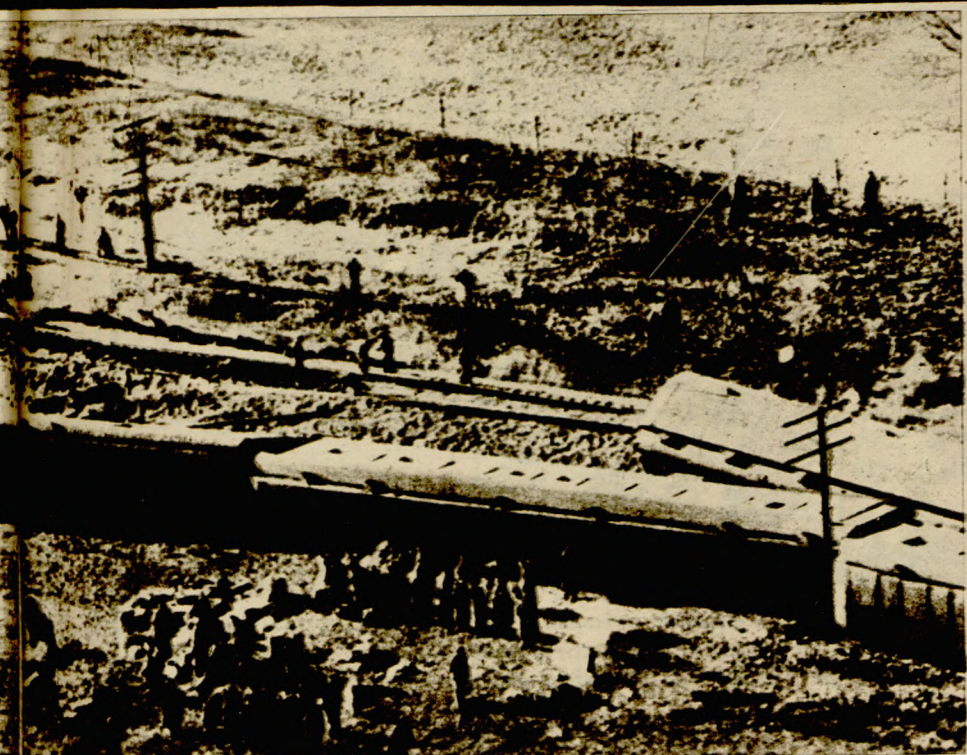
O femeie care știe să-și petreacă viața este desigur soția lui Aga Khan, pe care o vedem în acest clișeu, împreună cu fiul său, profitând de ultimele delicii ale zăpezii într-o localitate elvețiană.



Iată porțiunea canalului Albert din Belgia, pe care s'a răsturnat bakul cu cei 32 de copii dintre care se știe că numai cinci s'au putut salva dela inec.



Si Din toată lumea



O înmăntătoare catastrofă de cale ferată a marcat începutul primăverii în State-Unite. Trenul a deraiat în apropiere Sandersville, probabil din cauza ploilor care au slăbit terasamentul liniilor.



Primele autobuze alimentate cu gazogen, și-au făcut apariția pe străzile Parisului, rezolvând astfel problema benzinei.



Într-o grea din cauza
Ce să-și poată
cele motorizate,
în grabă șosele
delate.

Trupele germane își fac înfrarea în Bulgaria, unde se știe că au fost primite cu manifestații de vie simpatie de populația bulgară.



Zi și noapte se muncește la sediul internațional al Crucii Roșii dela Geneva, pentru ajutorarea și alinarea suferințelor celor răniți sau căzuți prizonieri.

Ruinele orașului Santander, după uriașul incendiu care a lăsat peste 30 mii de persoane fără adăpost și a provocat pagube considerabile întregii regiuni.



Hiro Hito, împăratul Japoniei, fără al căruț asen-timent nimic nu se mișcă în Extremul Orient, a fost văzut, anul acesta, de mai multe ori făcându-și plimbarea obicinuită pe calul Său alb.



ACESTA se vor face, fără a se fi vorbit prea mult, începuturile unei mari lucrări; lărgirea Canalului de Panama. Va fi una dintre cele mai de seamă realizări ale epocii, căreia i s'a afectat un buget de 600 milioane dolari aur, ceea ce înseamnă cam 120 miliarde lei, și urmează a fi gata în cinci ani.

Canalul de Panama nu este într'adevăr, ca acela al Suezului, o cale comercială de primordială importanță, atât de frecventată și se știe că încasările Companiei Canalului sunt atât de modeste încât statul a trebuit s'o ajute plătiind o treime din costul lucrărilor.

Actualele lucrări sunt impuse însă de rațiuni militare, de noul program de înarmări navale al Statelor Unite, ale cărui cuirasate de 45.000 tone nu vor putea trece prin Canalul prea strâmt pentru ele. Realizarea aceasta este dictată numai de necesitatea de a se deschide o nouă cale pe unde flota să se poată transporta cât mai repede cu putință dela unul la celălalt front maritim al Americii de Nord.

Istmul care unește cele două Americi are o istorie foarte interesantă. Christophor Columb, în cea de a patra și ultima sa călătorie, și-a încheiat aventuroasa-i serie explorări, dându-și înșfârșit seama că nu



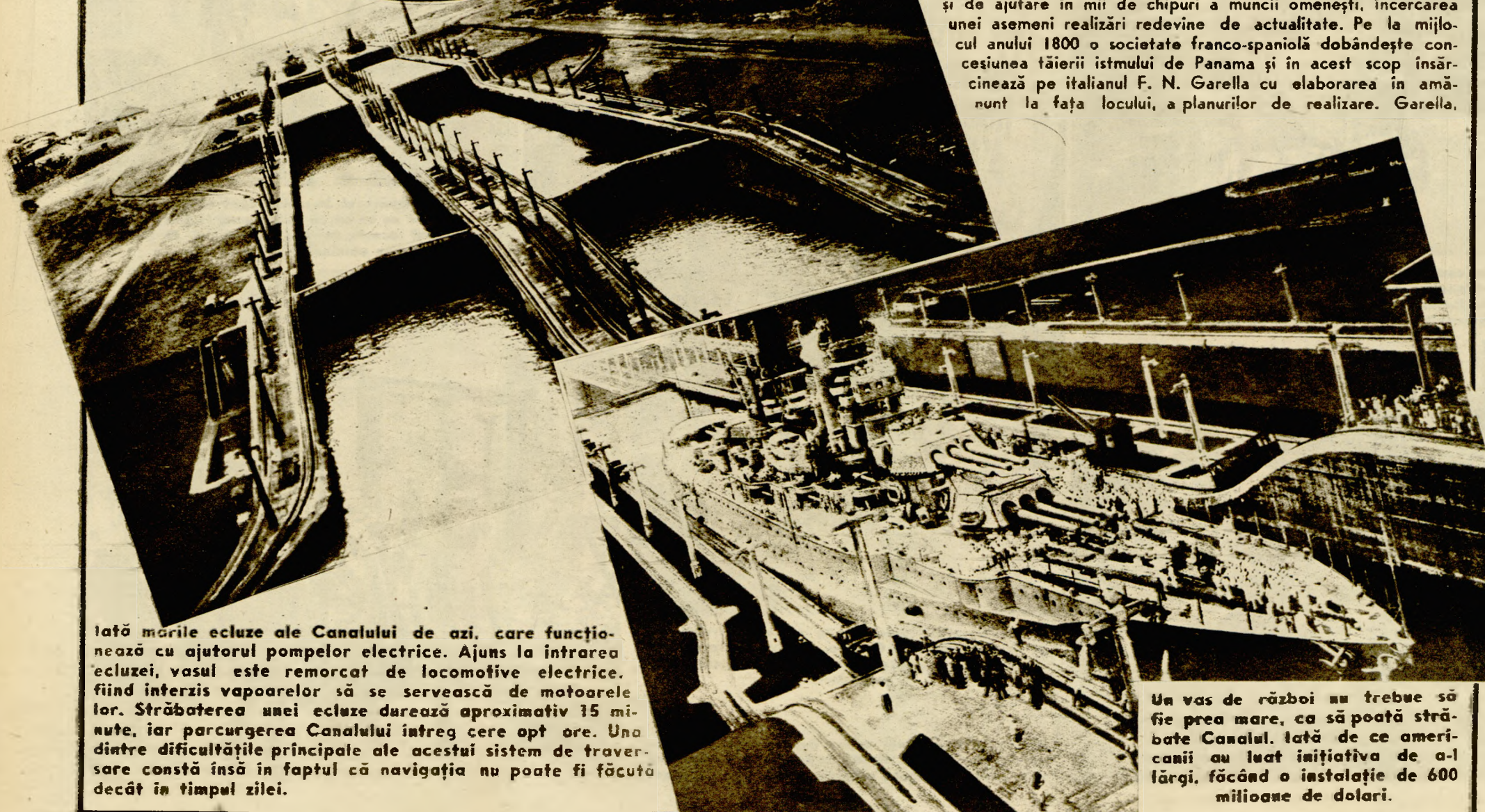
Canalul Panama la începutul primelor lucrări, când a izbucnit faimosul scandal al finanțării, în care s'au compromis numeroase personalități politice ale epocii.



descoperise, cum credea el, Indiile pe acelea ale lui Marco Polo, ci un nou continent foarte îndepărtat de Indii deoarece era situat în mijlocul unui alt ocean.

Columb pornise în anul 1052 în căutarea „Strâmtoarei care intra în marea de miază-zi”, între Marea Antilelor și cealaltă mare, necunoscută dela miază-noapte dar această trecătoare nu exista și genovezul părăsi definitiv lumea nouă pornind din golful Limon. Aci s'a ridicat apoi unicul oraș care-i poartă numele, Cristobal Colon, actualmente port la intrarea Canalului de Panama.

Faptul că aci se afla partea cea mai îngustă a continentului american, unde cele două mari oceane ale lumii aproape că se atingeau, s'a descoperit la câțva timp după aceea și, firește, luă naștere ideea de a se tăia un canal. Primul proiect a fost conceput la 17 ani mai târziu, de către Cortes care reuși să-l intereseze pe Carol al V-lea. Reluând ideia, Filip al II-lea îl trimite pe inginerul italian C. B. Antonelli să studieze posibilitățile de realizare a planurilor, dar dată fiind insuficiența mijloacelor, de alte două proiecte, propuse în 1771 și 1787 au fost deasemenea părăsite. Abia atunci când mașina cu vapor și calea ferată aduseră mari posibilități de intensificare și de ajutorare în mii de chipuri a muncii omenești, încercarea unei asemenea realizări redevine de actualitate. Pe la mijlocul anului 1800 o societate franco-spaniolă dobândește concesiunea tăierii istmului de Panama și în acest scop însărcinează pe italianul F. N. Garella cu elaborarea în amănunt la fața locului, a planurilor de realizare. Garella,



Iată marile ecluze ale Canalului de azi, care funcționează cu ajutorul pompelor electrice. Ajuns la intrarea ecluzei, vasul este remorcat de locomotive electrice, fiind interzis vapoarelor să se servească de motoarele lor. Străbaterea unei ecluze durează aproximativ 15 minute, iar parcurgerea Canalului întreg cere opt ore. Una dintre dificultățile principale ale acestui sistem de traversare constă însă în faptul că navigația nu poate fi făcută decât în timpul zilei.

Un vas de război nu trebuie să fie prea mare, ca să poată străbate Canalul. Iată de ce americanii au luat inițiativa de a-l lărgi, făcând o instalație de 600 milioane de dolari.

revenind în 1854 în Franța, publică pe larg un raport asupra studiilor făcute și propune să se construiască o cale ferată între Colon și Panama paralel cu traseul viitorului canal. Calea ferată — care este cea de astăzi — fu construită dar societatea începu să se lovească de tot felul de obstacole și sfârși prin a înceta lucrările în mijlocul unor dificultăți din ce în ce mai mari. Aceasta a fost opera Englezilor, cari, alarmați la vestea că o nouă cale maritimă se putea deschide dintr'un moment întraltul, nu putea tolera s'o vadă în mâini franceze.

Urmează o sumedenie de peripeții, lupte, o adevărată revoluție, lichidarea societății franceze, pentru ca la 4 Mai 1904 să se ajungă la începerea lucrărilor. Realizarea aceasta înseamnă zece ani de muncă, cu cele mai moderne și mai puternice mijloace mecanice, zece ani de luptă cu frigurile galbene și cu malaria.

La 3 August 1914, în ajunul războiului mondial, vasul „Cristobal” face prima călătorie de probă trecând din Atlantic în Pacific.

Cu o adâncime constantă de 13 metri canalul se întinde pe o distanță de 81 kilometri utilizând toate depresiunile naturale ale zonei și dispune de un mare bazin artificial special amenajat cu un dig lung, lacul Gatun, alimentat de fluviul Chagres. Dar lacul e situat între coline, la 26 metri înălțime deasupra nivelului mării. Intrând din Atlantic sau din Pacific, vapoarele remorcate de pe uscat cu niște macarale electrice sunt trase în niște bazine artificiale unde porțile închizându-se ermetic se pompează apă și vasul urcă adată cu ridicarea nivelului, nouă metri, reprezentând diferența de nivel dintre un bazin și celălalt. Se deschid apoi porțile de comunicație și vasele trec în bazinul cu nivelul mai ridicat, iar după alte două urcări astfel operate ajung în apele lacului. Pe acesta îl traversează cu propriile lor mașini pentru a reîntra în alte bazine unde, printr'o manevră inversă, de scădere a apelor, ajung la nivelul mării.

Bazinele au câte 300 de metri lungime și 33 metri lărgime; deci prin ele nu pot trece decât vase de război cu un tonaj de cel mult 35.000 tone.

Cum în această realizare predomină interesul militar Canalul de Panama se află sub controlul armatei și al marinei, Statele Unite, au un sistem de apărare terestru și numeroase trupe de garnizoană, plus o amiralitate care comandă la Balboa bazele navale. Dar deși înarmat și apărat cu cele mai moderne mijloace ale artileriei și deși



Partea cea mai îngustă a Republicii Panama, pe care o străbate Canalul.

se bazează pe o aviație puternică, este foarte vulnerabil față de bombardamentele aeriene. Bazinele și mai cu seamă stăvilarele pot fi făcute inutilizabile sau chiar cu totul distruse de bombe, ceea ce ar avea ca rezultat o imediată paralizare a întregii opere; o chestiune tot atât de delicată o pune și trecătoarea Culebra care ușor ar putea ajunge să închidă canalul.

Pentru a se evita și paramăcar în parte asemenea riscuri cari ar sili vasele să facă ocolul Americii de Sud, actualul proiect urmărește practicarea unor noi stăvilare de dimensiuni cari să permită trecerea unor cuirasate de 50—60 mii tone. Parcursul a fost trasat la o cât mai mare distanță de bazinele aflate azi în funcțiune, pentru spațierea obiectivelor vulnerabile în caz de război și pentru a se avea o cale de rezervă în ipoteza

unor distrugerii prin bombardamentele aeriene. Noua serie de bazine ar putea fi gata în 4 sau 5 ani și ar trebui să rezolve problema cea mai urgentă, aceea a posibilității de trecere a flotei.

În orice caz rămâne primejdia secării lacului artificial al Gatun-ului printr'o neprevăzută intervenție inamică și de aceea geniul militar american a fost însărcinat să studieze transformarea Canalului de Panama într'un canal la nivelul mării și chiar construirea unui nou canal interoceanic care să taie Nicaragua,

Traseul acestei noi căi acvatice, pornind dela Grey Town în Atlantic, ar duce la Brito în Pacific, folosind toate apele întâlnite în cale; el ar fi lung de 173 metri, dar ar mai avea și un canal cu stăvilare situat la circa 35 metri deasupra nivelului mării. În câteva cuvinte, cu toată enormitatea cheltuielilor ce se prevede că vor atinge un miliard de dolari și timpul necesar, care nu poate fi mai scurt de 10 ani, plus riscul de închidere a canalului, care persistă, aceasta ar fi în orice caz cea mai bună soluție. Iar dacă s'ar încerca să se aducă acest canal la nivelul mării, ar trebui o muncă de 30 de ani cu o cheltuială ce nu se poate preciza, dar care ar ajunge desigur la mai multe miliarde de dolari.

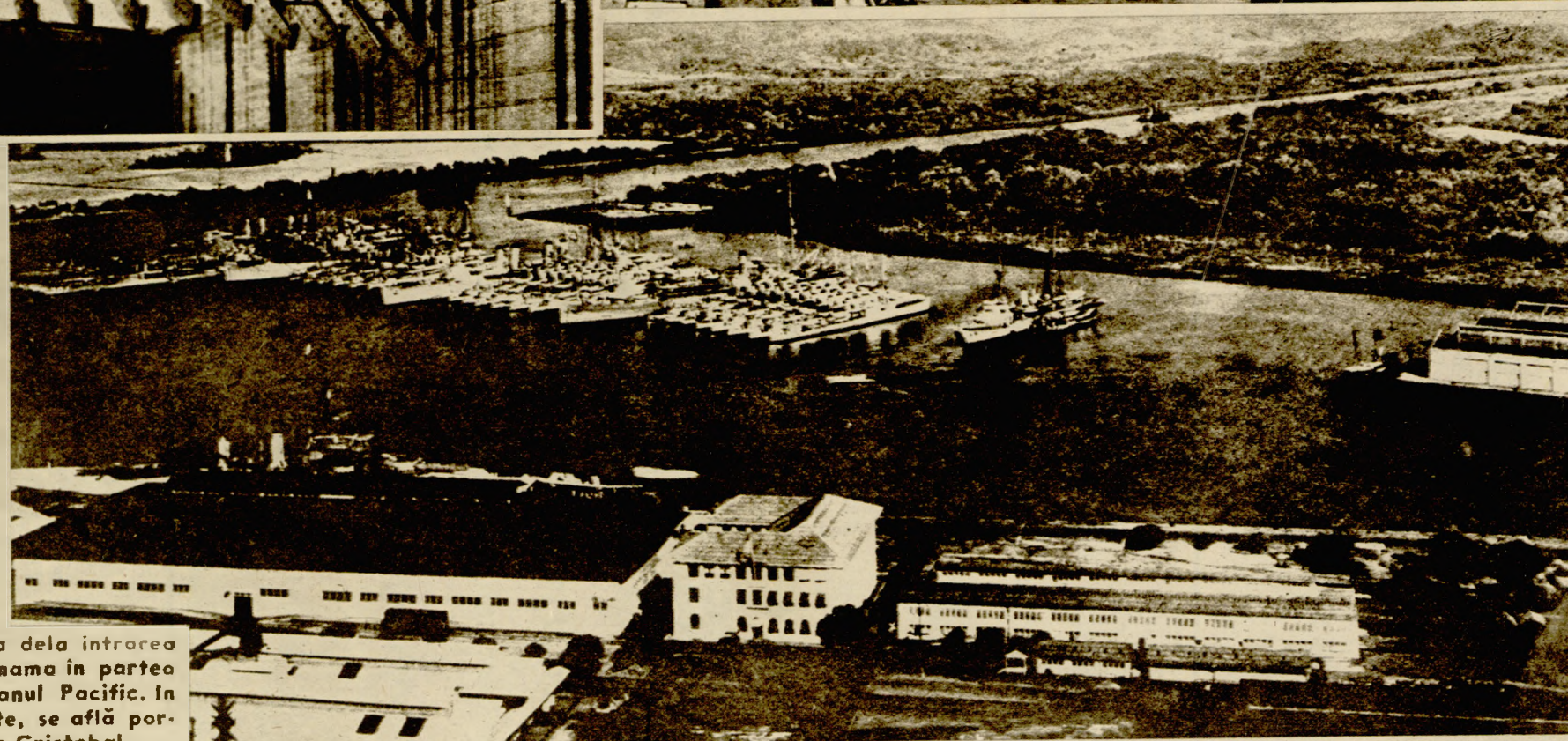
Și în cazul acesta ar rămâne totuși primejdia unei închideri a canalului, indispensabilă pentru echilibrarea diferențelor de nivel ale fluxurilor din cele două oceane, flux care în Atlantic nu trece de 70 cm. dar în Pacific ajung până la 7 metri.



Cum se lucra la adâncirea și lărgirea canalului acum 40 de ani.



Un sector din marile instalații de golire și umplere a ecluziilor, care funcționează prin curent electric.



Portul Balboa dela intrarea Canalului Panama în partea din spre oceanul Pacific. În cealaltă parte, se află portul Colon-Cristobal.



cel mai brutal SPORT *din* LUME



Inaugurarea acestei pagini sportive, care va apărea regulat în revista noastră și care va fi chiar dublată când vom avea manifestații importante de acest domeniu, cu câteva imagini și amănunte asupra celui mai brutal sport din lume „Rugby-ul american” — sau „Foot-ballul de peste Atlantic”, cum i se mai spune în Europa.

Acest sport, pe care fiecare dintre noi l-am putut vedea în fragmente destul de sugestive în cinematograful, nu se aseamănă decât foarte vag cu jocul de rugby pe care-l cunoaștem noi.

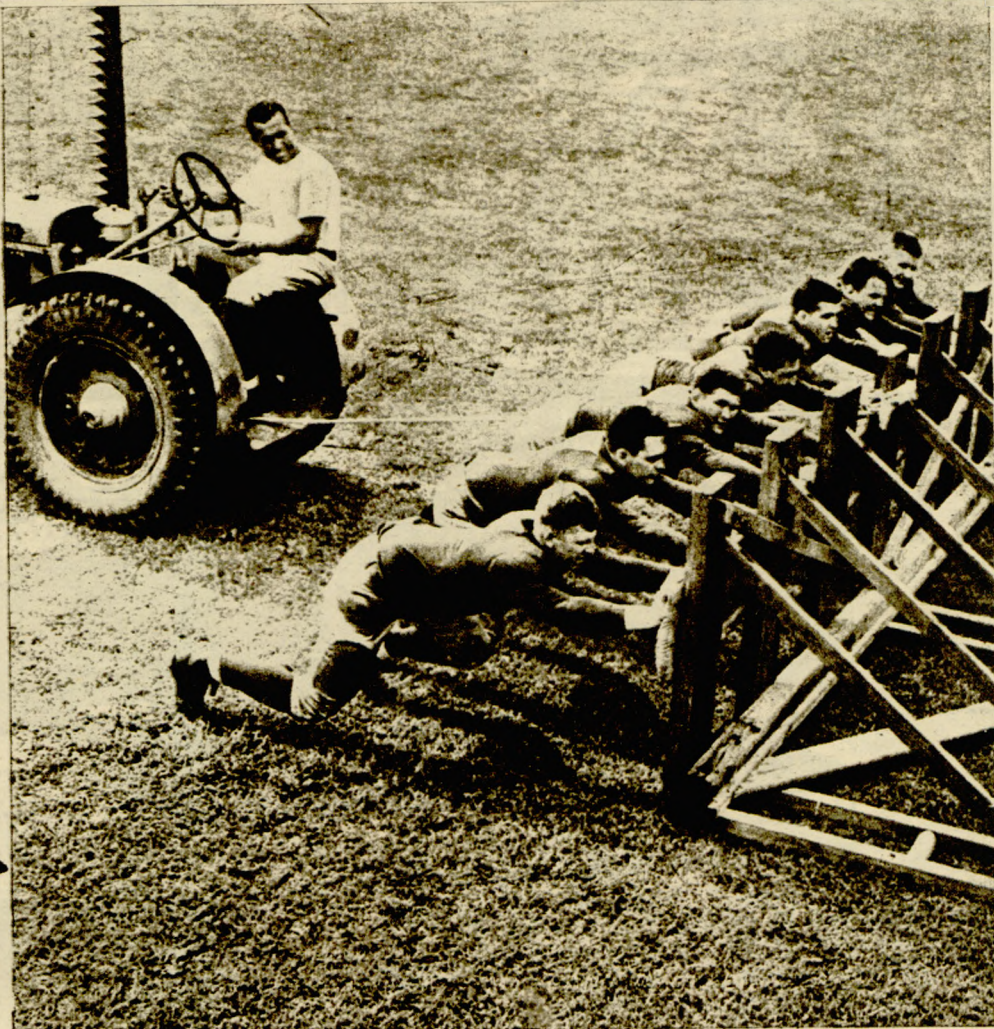
Mult mai dur și mai dinamic, neputând fi practicat decât de atleți adevărați, după o școală și o perioadă de antrenament îndelungat, rugby-ul american a reușit să-și făurească o popularitate ex-

traordinară în Statele Unite, atrăgând sute de mii de spectatori probabil tocmai prin brutalitatea cu care se joacă.

Spre a vă da seama de atracția colosală pe care acest sport o exercită asupra publicului american, e suficient să spunem că, într'un sezon în care nu ține mai mult de două luni, numărul spectatorilor se cifrează la peste 25 milioane, iar încasările realizate ating 75—80 milioane de dolari.

Iar spre a vă convinge de brutalitatea lui unică nu trebuie să vă spunem decât că orice atac e permis, chiar asupra jucătorului care n'ar avea balonul, iar scoaterea pe targă a adversarului face parte din marile succese de teren și e aplaudată în delir de public.

Omul sau tractorul?... Iată unul din antrenamentele jucătorilor de rugby american: șapte oameni își încearcă puterea contra unui tractor...



MODA 1941 este lansată de HOLLYWOOD



NICI Parisul și nici Londra nu mai prezintă nici un fel de interes din punctul de vedere al modei. Berlinul în schimb a progresat enorm, dar orașul care a profitat cel mai mult de pe urma războiului, în a-și fi urii o celebritate în domeniul modei este Hollywood-ul.

Actrițele de cinema, cu fantezia lor și a croitorilor din citadela filmului american sunt femeile care lansează noua modă.

Priviți cele patru fotografii reproduse în această pagină și veți constata cât efort pun actrițele. Bette Davis — cu jacheta ei de piele —, Ann Sheridan — cu demi-ul-raglan din stofă cu desene și cu tailleul ei negru garnisit cu stofă de culoare —, și Rosemary Lane — cu raglanul alb în carouri negre și cu pardesiul ei beige garnisit cu șnur colorat — pentru lansarea modei după gustul Hollywood-ului.

De remarcat că, în scopul — probabil — de a fi pe gustul tuturor, vedetele au renunțat la excentricitățile vestimentare cu care ne obicuiseră până

acum, adoptând linii și culori care sînt mai apropiate de gustul oamenilor obișnuiți.





*Un indiciu că
tenul ei devine,
zi de zi, tot
mai frumos!*

obisnuite! Nu uitați că prima condiție a frumuseții este o piele curată. Scherk Gesichtswasser pă-

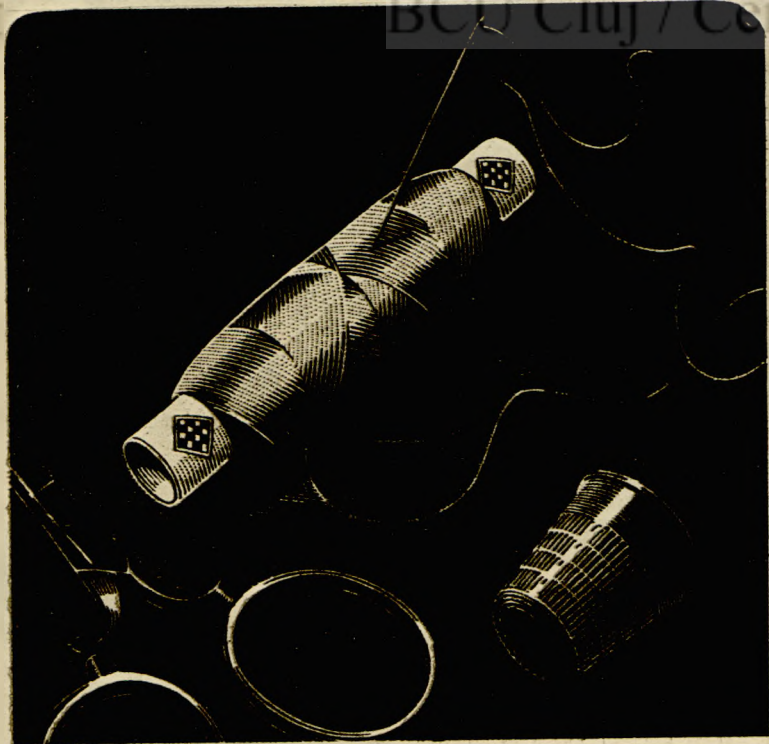
Incercați odată D-vs singură: trunde adânc în pori, disolvând punctele de grăsime și orice murdărie. Ea asigură tenului frumusețea fină a frăgezimii. Pielea D-vs va putea să respire din nou. Scherk Gesichtswasser o înviorează, o face mai sănătoasă și mai tânără.

opperind că tamponul de vată s'a înegrit complet. Câtă murdărie s'a depus în pori, pe care n'ați putut-o curăți cu mijloacele D-vs

**Scherk
Gesichts-
Wasser**



*Scherk Gesichtswasser înseamnă în
românește Loțiune pentru față Scherk*



Mătase de cusut Gütermann
resistent • elastic

Vasenol - Pudra pentru copii
Baby-Creme

noțiunea însăși a unei perfecte îngrijiri.
Economic la întreținere!

MISTERIOSUL CAZ GOADE

ARIZONA este o regiune bogată în cactuși și șerpi cu clopoței. Un soare de foc dogorește nisipul, pietrele și indivizi ciudați ce trec pe aici. Acei cari au trăit prea multă vreme în aceste locuri, singurateci, rătăcind pe potecile munților, — cu greu se mai pot hotări pentru o viață tihnită, stabilă, în orașe sau ferme. Asemenea indivizi se încadrează în clasa originalilor; isprăvile lor ciudate, năstrusnice, dau mult de furcă șerpilor din regiune. Una din aceste năstrusnicii este povestea bătrânului Charles Goade.



— Cine cunoaște pe mort?
— Toți îl cunoaștem. E bătrânul Charles Goade, vagabondul deșertului.
Lumea îl cunoaștea sub prescurtarea Old 13. Toată viața și-o petrecea în pustiuul Arizona, acolo se culca, mânca și-și ascundea gologanii.

CE-I MĂRTURISISE FIULUI SĂU

Un examen sumar permise să se constate că bătrânul fusese lovit mortal, cu un obiect metalic foarte greu. Nimeni nu putea însă bănuiește ce anume.
Șeriful îl căută imediat pe fiul victimei. Acesta spuse că nu-și mai văzuse părintele de-acum două luni și că, de data aceea, contrar vechiului obicei, se arătase bine dispus și comunicativ. Il rugase chiar să-l întovărășească în pustiu, până într'un anumit loc, unde-i spusese:

— „Privește bine locul ăsta. Intipărește-ți acest cactus în minte, are forma unei sepii. Așează-te acum cu spatele la cactus, în așa fel încât să ai în față cele trei piscuri ale muntelui. Fă 10 pași înainte. Vezi piatra asta? Ea marchează locul unde mi-am îngropat averea. Să vii s'o cauți când voi muri”.

Fiul victimei conduse pe șerif la locul indicat și vru să desgroape în fața lui comoara. Roach ținea să-l identifice pe asasin. Locul era situat în Rainbow-Valley. Nu departe de-aici, se afla o localitate de lucrători de bumbac, care abia-și câștigau pâinea.

A CUMPĂRAT PEA MULT WISKY

În timp ce unul dintre ajutoarele șerifului dădea o raită prin împrejurimi, inspectând ținutul, șeriful lua un interogatoriu negustorului care avea cantina. Ținea să știe dacă observase ceva neobișnuit în ultimele zile.

— Un fapt neobișnuit? Nu! Sau cine știe? Jack Odom a cumpărat dintr'odată două kilograme de whisky. Dintr'odată! Așa ceva nu s'a întâmplat niciodată; nici chiar în zilele când se dă leafa.
O oră mai târziu, Jack Odom era prins. Făcea pe nisnaiul, ba chiar se supăra din pricina „acuzărilor fantaziste” ale poliției.

LA LOCUL CRIMEI

Alibiul furnizat de Jack Odom nu rezistă cercetărilor. În cele din urmă, Odom mărturisi că-l ucisese pe bătrân, după ce-i dăduse să bea cu scopul de-al trage de limbă asupra locului unde-și ascunsese comoara. Charles Goade nu trădase însă nimic. S'au luat apoi amândoi la trântă. Odom l-a ucis în urmă pe bătrân, necăjit de rezistența lui și în speranța că în cele din urmă, va mărturisi de frică. Criminalul își primi pedeapsa, iar comoara n'a fost găsită nici până azi.



„IUTE LA DRUM SPRE PERRYVILLE”

Într-o noapte, pe la ora 12, șeriful E. W. Roach, din Maricopa County, fu trezit brusc din somn de soneria insistență a telefonului. O voce agitată îl ruga să vie de urgență la Perryville, unde un om fusese asasinat.

Cîteva minute mai târziu, Roach alerga într'un automobil, întovărășit de doi agenți. Razele lunii luminau ușor calea prin deșertul Arizona, unde cactușii giganti se proiectau în forme bizare pe nisipul lucios... Aveai impresia unei mulțimi fantomatice care-și ridică brațele în sus, implorind parcă ceva...

Automobilul se apropia de țintă. Un grup de oameni așteptau, cam la o sută de metri. Șeriful apăsă pe frine și, cîteva clipe mai târziu, Roach se afla în prezența unui cadavru, cu câteva răni grave la cap.



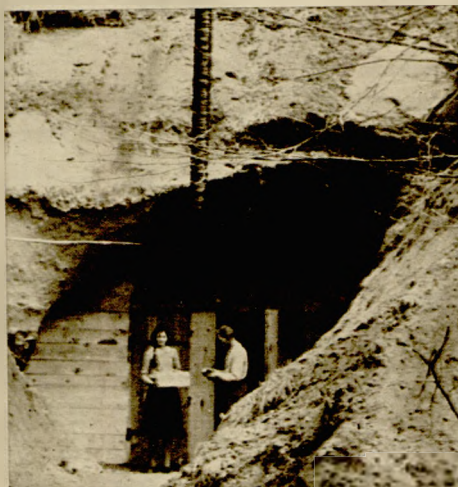
In interiorul „minet de ciuperci”.

SE numește Karl Schrag și este de profesiune grădinar. Undeva, în Ungaria, el cultiva ciuperci și trăi din această îndeletnicire până ce veni criza, care sili pe mulți să renunțe la un aliment atât de costisitor. Astfel stând lucrurile, elvețianului nu-i mai rămase decât să-și ia rămas bun dela Pustă și dela muzica locurilor și să se întoarcă în țara sa.

Dar Elveția n'a scăpat nici ea de atingerile șomajului și Schrag căută în zadar un post. În acest timp el descoperi că ciupercile ce se consumau în țara sa erau toate importate și atunci își puse în gând să înființeze acolo o plantație asemănătoare aceleia pe care o avusese în Ungaria. Ministerul Agriculturii îi acorda pentru început un bazin vechiu. Incercarea fu încununată de cel mai deplin succes și Schrag trebui să-și mărească întreprinderea. La Zweidlen, în apropiere de Gottfried Kellers Heimort Glattfelden se află caverne practice de mult, pe vremea când se tăiau din munte pietre de moară.

Pentru Schrag galeriile acestea erau un adevărat „dar ceresc” căci ciupercile

au nevoie de întuneric, umezeală și căldură. Dela 60 m. p. culturile sale sporiră la 1000 m. p. și, probabil cu timpul se vor urca până la 10.000 m. p.



Intrarea în „mina de ciuperci”.

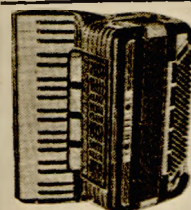
Recolta ciupercilor. Ciupercile cresc totdeauna în grupuri. Când au atins maturitatea ele sunt tăiate. Să nu credeți însă că în aceste culturi totul se reduce la semănare și recoltare, ciupercile au nevoie de îngrășăminte și de o sumedenie de îngrijiri.



ACORDEOANE ITALIENE: MUZICĂ BUNĂ NUMAI CU ACORDEOANE ITALIENE!

INFORMAȚIUNI ȘI VANZAREA IN CELE MAI BUNE GAZINE
DE SPECIALITATE

CEREȚI CATALOGUL
ACORDEOANELOR CU RENUME MONDIAL
SETTIMIO SOPRANI — Castelfidardo
DIRECT DELA FABRICĂ
(SE CAUTĂ REPREZENTANT)



FABRICA DE ACORDEOANE PREMIATĂ
FRATELLI GALANTI
MONDAINA (FORLI)

SE CAUTĂ REPREZENTANT EXCLUSIV
SAU AGENȚI



Acordeonul
de clasă

ACORDEOANE

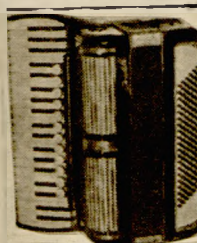
FRONTALINI
N. FRONTALINI & FIGLI
NUMANA ANCONA

Se caută reprezentanți și reprezentanți exclusivi



Editura
Muzicală

musică
specială
pentru
acordeoane



ACORDEONUL DE PRIMUL RANG I
FRATELLI SCANDALLI
CAMERANO (ANCONA)

Cea mai mare fabrică de acordeoane italiene,
furnizează toate modelele de acordeoane cu
claviatură de pian și butoni.

Se caută reprezentanți pentru câteva regiuni libere



NUMELE FIRMEI

COMM. PAOLO SOPRANI & FIGLI — Castelfidardo
(fondat 1863), care a răspândit ca prima firmă
aceste instrumente în întreaga lume, garantează
PERFECȚIUNEA, ELEGANȚA ȘI TONALITATEA.

Cereți marca noastră la furnizorul Dvs

FABRICA DE ACORDEOANE
CAV. CESARE PANCOTTI
(fondat 1865)

MACERATA

FURNIZEAZĂ TOATE MODELELE ȘI SISTEMLER
SE CAUTĂ REPREZENTANȚI

FABRICA DE ACORDEOANE — SOCIETATE PE ACȚIUNI
V. SOPRANI DI SILVIO & CO.
RECANATI

ACORDEOANE : TOATE MODELELE ȘI SISTEMLER
SE CAUTĂ REPREZENTANT EXCLUSIV

FABRICA DE ACORDEOANE
F. SERENELLI & FIGLI
CASTELFIDARDO
CATALOG LA CERERE
SE CAUTĂ REPREZENTANT

MAROTTA SILVIO E FIGLI

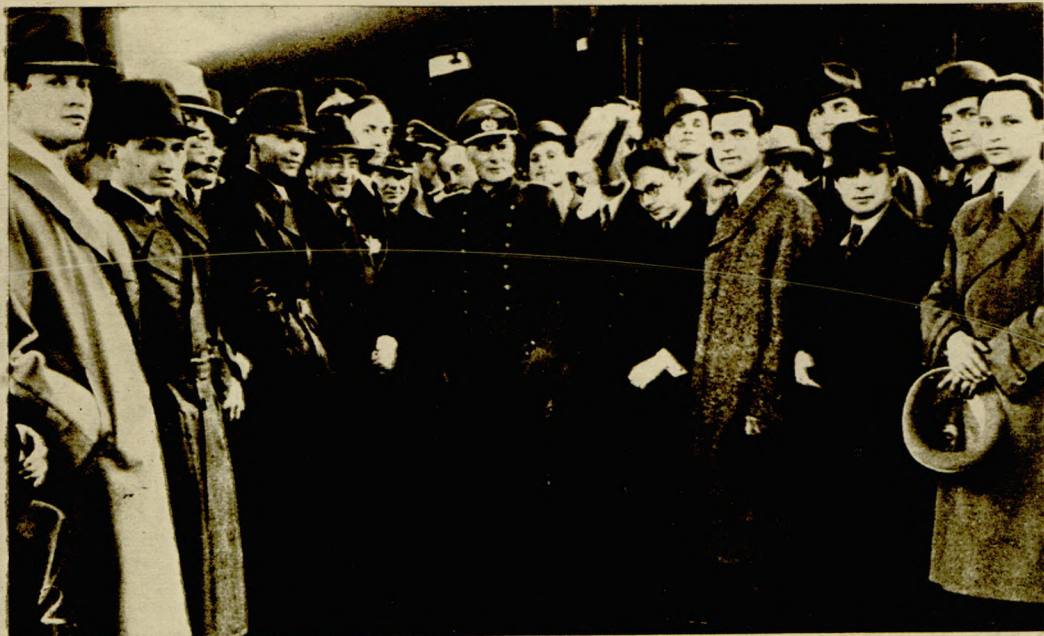
FABRICA DE ACORDEOANE
CASTELFIDARDO
SE CAUTĂ REPREZENTANT

FRATELLI BORSINI

CASTELFIDARDO

CEA MAI BINE INTRODUSĂ FABRICĂ DE ACORDEOANE
ACORDEOANE CU CLAVIATURA DE PIAN ȘI CU BUTOANE DE
ORICE MODEL ȘI SISTEM

FABRICA DE ACORDEOANE PREMIATĂ
FRATELLI BALLONE BURINI, CASTELFIDARDO
ACORDEOANE CU CLAVIATURA DE PIAN (CROMATICE ȘI DIAT)
SE CAUTĂ REPREZENTANT



**ULTIMELE
FOTOGRAFII
DIN
ȚARĂ**

1. D. general Antonescu, Conducătorul Statului, coborând din avion la întoarcerea de la Viena.

2. Grupul ofițerilor români cari au plecat zilele trecute în Germania, fotografiați pe peronul gării de Nord.

3. Grupul de transnistrieni cari au fost repartizați la Jigălia pe moșia Statului.

4. Un instantaneu interesant luat în interiorul Academiei Române. Vedem cea mai mare parte dintre membrii Academiei, așteptându-și rândul la vot cu ocazia plebiscitului Național.

5. D. Prof. Dr. Frantz Dageler, ținând o conferință la Institutul de Cultură Germană. În asistență: d. general Radu Rosetti.

