9 giorni per salvare i Rosenberg!

Con un nuovo, inaudito gesto la Casa Bianca ha consegnato al F.B.I. la toccante lettera dei bambini dei Rosenberg diretta a Eisenhower perchè « si sospetta che sia stata falsificata da ignoti »! Solo nove giorni mancano all'annunciata esecuzione degli innocenti coniugi Rosenberg. Salviamoli indirizzando lettere e telegrammi a Eisenhower!

Si levi la voce popolare

DAGLI AUTOCARRI DI VENTICINQUE TONNELLATE ALLE "MOSKVIC,,

La gigantesca produzione delle automobili in URSS

Sotto il regime zarista furono costruite in sei anni soltanto 450 macchine - Due enormi stabilimenti - Sistema a catena - Allo studio le auto elettriche più economiche e più igieniche

A buon diritto si può affermare che in URSS l'industria automobilistica è opera del potere sovietico. Anche se si tien conto degli sforzi compiuti per dar vita a quest'industria nell'officina « Russo-Baltica », tentativo miseramente fallito dal momento che, nel periodo di sei anni, questa fabbrica riuscì a produrre soltanto 450 macchine, si può concludere che, sotto il regime zarista, non esisteva un'industria automobilistica.

La nuova branca industriale, dal 1937 ad oggi, ha prodotto più di otto milioni di macchine, superando nella costruzione di autocarri la Germania, la Francia e l'Inghilterra. Dalla stessa epoca il tonnellaggio di merci autrasportate è continuamente aumentato sino a superare quello dei trasporti ferroviari e il traffico dei trasporti stradali è in continuo e rapido aumento.

Mosca e Gorki

La creazione dei trasporti automobilistici nell'URSS è stata realizzata in un periodo di tempo estremamente breve. Nel corso dei primi anni, dopo il trionfo della Rivoluzione d'Ottobre, le condizioni in cui si trovava l'industria non permettevano di porre in modo serio il problema della produzione automobilistica su vasta scala, si da soddisfare i bisogni della nostra economia nazionale, in quanto mancava la base metallurgica. Tuttavia, la produzione, sia pure in proporzioni minori, venne iniziata e, nel 1924, l'officina « Amo » produsse i primi autocarri sovietici « Amo-f. 15 », della portata di 1500 kg.

Nel 1929, Stalin pose il compito di organizzare la produzione di massa automobilistica. Era un problema molto arduo, giacchè bisognava — in pochi anni — creare nel nostro Paese una nuova branca industriale, formare i quadri operai e tecnici, mettere a punto la progettazione di auto e di autocarri per procederne alla costruzione e creare le imprese ausiliarie. L'esperienza ci ha dimostrato che questa era la migliore soluzione, dato che la produzione di massa di autoveicoli meglio rispondeva al carattere socialista dell'economia nazionale del nostro giovane Stato sovietico, che era nel pieno del suo sviluppo.

Si cominciò con la costruzione di due grandiosi stabilimenti — uno a Mosca — Z.I.S. (Stabilimento automobilistico « Stalin »), l'altro a Gorki — G.A.Z. — (Stabilimento automobilistico « Molotov »). Tanto gli stabilimenti automobilistici, quanto quelli ausiliari (cuscinetti a sfere, attrezzatura elettrica, balestre, pezzi di ricambio, carburatori, radiatori, gomme, ecc.) furono costruiti a tempo di record. Così, per esempio, lo stabilimento di Gorki venne messo su in diciotto mesi. E' in questi stabilimenti, perfettamente attrezzati, che la produzione di massa degli autoveicoli sovietici — semplici, comodi, sicuri, resistenti ed economici, adatti alle condizioni climatiche e alle strade del paese — fu iniziata.

La produzione è basata sul sistema a catena. Le macchine utensili automatiche e semi-automatiche, compiono una rapida lavorazione delle varie parti. Spesso vengono concentrate per gruppi, creando in tal modo una catena-trasporto per la lavorazione delle parti complesse, come il blocco dei motori e dei cilindri. Una di queste catene di macchine ha 226 porta-utensili, con 536 utensili per il taglio, strumenti di misurazione che funzionano simultaneamente. Tutta questa istallazione funziona senza il diretto intervento dell'uomo e, ogni due minuti, consegna un blocco finito.

Un nuovo progresso nel campo della produttività e dell'alleggerimento del lavoro umano è stato realizzato con la creazione di officine ove tutte le operazioni, — dalla forgia e dalla fonderia sino alla lavorazione meccanica — sono automatizzate

Le più diffuse

Sia nel periodo della seconda guerra mondiale che nel dopo-guerra l'industria automobilistica sovietica ha segnato un continuo progresso. Negli Urali, nel Caucaso, nella Russia centrale, nella Bielorussia, sono sorti nuovi stabilimenti. In varie regioni e repubbliche dell'URSS sono state create diverse grandi officine per il montaggio.

L'Unione sovietica è stato il primo paese del mondo che ha realizzato il passaggio della produzione da un vecchio a un nuovo modello senza interruzione. Quando l'ultima macchina del vecchio modello scende dalla catena principale, all'inizio della stessa comincia il montaggio del nuovo modello.

Le auto più diffuse e note sono: la quattro posti « Moskvic » berlina con motore di piccola cilindrata; le confortevoli sette posti «Z.I.S.-110» che raggiungono i 140 km. orari; la cinque posti « Pobieda » la cui velocità massima è di 110 km. orari; la sei cilindri « Z.I.M. » a sei posti, velocità 110-120 orari. Fra gli autocarri di nuovo tipo vanno segnalati: il «GAZ-51» (potenza del motore 70 H.P. carico utile 2500 kg.); l'autocarro di alta potenza in salita « G.A.Z -63 »; il quattro tonnellate di portata «Z.I.S.-150 »; il « Z.I.S.-151 » a tre assi.

Nuovi modelli

Lo stabilimento di Iaroslav da parecchi anni, costruisce autocarri pesanti Diesel della portata utile di 10-12 tonnellate. La differenza di consumo tra i motori Diesel e i motori a benzina della medesima potenza è del 30-35% in favore del motore Diesel.

Nello stabilimento di Minsk costruito nel dopo-guerra, si costruiscono autocarri con cassone ribaltabile, di 5,7 tonnellate di portata utile, trattori da traino e rimorchi. Da circa un anno, questo stabilimento ha lanciato un nuovo tipo di autocarro, la cui portata utile è di 25 tonnellate. Le ruote di questo gigante della strada hanno un diametro di 165 cm. e sono alte quanto una «Moskvic ». Il ribaltamento del cassone, — 8,30 m. per 3,21 m. — compiuto da un cricco idraulico a vite richiede 30 secondi. La resistenza del telaio la si può valutare tenendo conto che esso resiste senza scosse all'urto di una massa di terra uscente dalla cucchiaia di una escavatrice di 15 metri cubi.

Il progetto di direttive del XIX Congresso del P.C. dell'URSS, sul V piano quinquennale prevede un aumento di estensione dei trasporti automobilistici nella misura dell'80-85%. Tale direttiva sarà realizzata con la costruzione di nuovi modelli di autoveicoli, più perfezionati e di maggiore rendimento. La concentrazione della nostra industria socialista, la pianificazione dei mezzi di trasporto ci permettono di coordinare in un unico piano i trasporti stradali con quelli ferroviari e fluviali e di ottenere, quindi, una più intensa utilizzazione dei nostri potenti autocarri.

MINSK — Uno dei colossali autocarri di 25 tonnellate

Sono in corso esperienze e ricerche per rendere più economici i motori a benzina. I primi risultati hanno dimostrato che, aumentando la compressione, pur impoverendo la miscela, ma mantenendo la stessa qualità di benzina, si può ottenere un minore consumo di carburante nella proporzione del 20-25%. La creazione di motori più perfezionati ci permette di impiegare, in modo più razionale, i combustibili solidi come il legno, il carbone e la torba.

Auto elettriche

Com'è noto, nel nostro Paese sono in costruzione numerose centrali idroelettriche, le quali forniranno una quantità immensa di energia. Questo fatto ripropone il problema del motore elettrico per gli autoveicoli, come quello degli accumulatori di lunga durata e potenza. Nelle città, ed in particolare nei centri principali, gli attuali automezzi dovrebbero cedere il posto alle auto elettriche, che sono più economiche e più igieniche.

E. CIUDAKOV
membro della Accademia delle Scienze dell'URSS

UNA RIUSCITA MANIFESTAZIONE ARTISTICA

Pittori in rassegna al III Maggio di Bari

Il paesaggio del capoluogo pugliese in un gruppo di opere eseguite su invito - I premi e le segnalazioni - Nomi ingiustamente dimenticati - L'interessante retrospettiva di Carlo Barbieri

BARI, *giugno*. — Ancora una volta l'Ente Provinciale del Turismo di Bari ha tenuto fede all'impegno morale di mantenere alta la bandiera della cultura artistica nel Mezzogiorno allestendo la III Mostra di Pittura del « Maggio di Bari ». Ancora una volta abbiamo, dunque, passato in rassegna con piacere le opere di artisti di tutta Italia e abbiamo potuto apprezzare l'impegno con cui generalmente ciascuno ha partecipato alla Mostra, nonostante che questa volta i lavori fossero stati allineati sulle pareti di ambienti non così dignitosi come la volta scorsa e non così dignitosi come il livello della manifestazione avrebbe richiesto.

Informeremo subito i lettori che una parte delle opere esposte sono state espressamente eseguite a Bari in seguito a un invito di soggiorno diramato per sorteggio ad alcuni artisti (tra i quali Vangelli, Eva Fischer, Gerda Kreutzer, Eleonora Posabella G. Omiccioli) e affrontano quindi il tema del paesaggio urbano barese. Una giuria composta da Casorati, Mezio, De Grada, Palma Bucarelli, O. Martinelli, G. Marchiori e il sen. Luigi Russo Minerva ha successivamente assegnato i premi: il ramoscello d'oro e il primo premio a Vincenzo Ciardo, premi-acquisto a Piero Martina, F. Tomea, E. Paulucci, A. Scordia, E. Vedova G. Omiccioli, D. Spinosa, P Ricci; il premio Città di Bari ad Ampelio Tettamanti per un suo dipinto dal titolo « Alluvionati » e a Lisa Montesori per una sua composizione astratta. Ha assegnato ancora il premio destinato a un pittore pugliese operante fuori della regione a Francesco Speranza e il premio destinato a un pittore pugliese operante in Puglia a Raffaele Spizzico; il premio per il paesaggio urbano barese è stato assegnato a Eva Fischer. La giuria ha, infine, segnalato le opere di Gemma d'Amico, E. Cavalli, Dafne Casorati, C. Quaglia, G. Montemurro, C. Astrologo, A. Natili, S. Salvemini, F. Galante, S. Dodaro, U. Baldassarre, G. Picinni

Un bel ritratto

Ancora una volta, tuttavia, non ci riuscirà di andare d'accordo, almeno in gran parte, con la giuria. Già si sa, le giurie sono quasi sempre fatte di persone che hanno i loro nomi in tasca prima ancora di arrivare a destinazione e sono quindi fatte apposta, in genere, per non guardare nemmeno le opere che dovranno giudicare. Tutto questo è noto e non ci prenderemmo la pena di lamentarcene se proprio questa volta la giuria non fosse appunto composta di nomi in massima parte stimabili. Diremo subito quali sono i nostri punti di disaccordo. Per esempio non avremmo trascurato uno almeno dei ritratti di Mario Marcucci, vigorosi e incisivi, qui, più del loro solito. Nè avremmo trascurato il paesaggio romano di Nino Bertoletti, solidamente e fervidamente dipinto. E perchè non fermare l'attenzione, ad esempio, sulla « Valle pugliese » di Francesco Troso o sui «Melograni » (è una composizione magistrale, anche se un po' fredda) di Rita Saglietto? E ancora: non so se i seguenti artisti fossero fuori concorso, ma certo la natura morta e il « ritratto di Brunella Bovo » di Luigi Bartolini manifestano un vigore e una ricchezza di fantasia e una freschezza di colore di prim'ordine e al pari di prim'ordine e tra le sue cose migliori recenti ci sono parse la natura morta e il paesaggio di R. Melli, mentre il «Passaggio a livello» di Francesco Trombadori è uno degli esempi migliori di rigore cromatico, sobrietà e misura che questo artista ha saputo darci negli ultimi anni. Infine il bel ritratto di A. Yaria, « La ragazza con il prezzemolo » di Giulia Battaglia e la « Periferia » di R. Capaldo avrebbero dovuto ben trovare un posto nella scala dei valori stabilita dalla giuria. Ma sopra ogni cosa ci stupisce di non vedere almeno segnalato il quadro « Carmela » di Armando De Stefano, che è forse il dipinto più serio, più impegnato e più dotato di tutta la Mostra. Modellata con patetico calore meridionale, con scioltezza, con affetto. Carmela spezza la pasta in un tegame, pasta bianca che spunta fuori da un cartoccio blu spiegazzato, mentre la figura emerge dal fondo rossastro, ravvivato dalla macchia gialla di un limone, posato non so dove. De Stefano, che è giovanissimo, sta sulla buona strada e in pochissimo tempo ha fatto passi da gigante. Come si fa a non accorgersi di un'opera come questa o a rinunciare ad attrarre su di essa in un modo qualsiasi l'attenzione del pubblico?

Altre opere ci sembrano degne di nota: la «Stiratrice» di Liana Sotgiu, «Giovinazzo alle 3 colonne» di O. Scardigno, la « Città vecchia » di M. Cives, « Antonio e il porco » di Carlo Levi, i « Due bovi » di Cavicchioni, e ancora le opere di Borgonzoni, di Fantuzzi, di Caporusso, di A. Cappellini, di Sarra. E ci troviamo, questa volta, d'accordo con la giuria sulla segnalazione di un'opera come il « Carrettiere » di Salvemini, gettata giù d'impeto e con forte sensibilità compositiva e sulla premiazione di un artista come Raffaele Spizzico, di cui apprezziamo da tempo il fermentante e caldo vigore cromatico, la sua passione per certi tagli di paesaggio che assumono, attraverso la sua elaborazione fantastica, un tono apocalittico. Fuori concorso (sono tra gli organizzatori della Mostra) espongono opere ricche di valori pittorici e poetici Roberto De Robertis e Francesco Spizzico.

Una retrospettiva

La Mostra riserba tuttavia una speciale attrattiva per chi intenda conoscere e comprendere il periodo della storia dell'arte italiana contemporanea che ebbe inizio con la ribellione antinovecentista intorno al 1930-1935: la retrospettiva di Carlo Barbieri. Carlo Barbieri nacque a San Cesario di Lecce il 23 agosto 1910 e morì a Roma giovanissimo l'11 giugno 1938. La sua attività si intreccia, dunque, tutta con quel momento cruciale della storia dell'arte contemporanea italiana ed è ricca di echi disparati: Goya, Ensor, Arturo Martini, Scipione, i paesaggi di rovine del settecento o le nature morte napoletane del seicento. Ma dovunque, nei disegni o nei dipinti ironici, sarcastici, scherzosi (i « Figli del sarto », il «Bambino cattivo», il «Caffè», il «Foro Romano») traspaiono una foga impetuosa del tratto, una sensibilità cromatica accesa e spontanea e una delicata capacità allusiva, narrativa, simbolica per allora eccezionale e anche oggi documento di un talento troppo presto e troppo dolorosamente stroncato dalla morte.

CORRADO MALTESE

ROBERTO DE ROBERTIS: « Figura in rosso »

Le prime del cinema

Il capitalista

Il capitalista in questione è un vecchietto arzillo e bonaccione, il quale dopo aver accumulato ricchezze enormi per tutta la vita sente il desiderio di avere una famiglia. E, con uno strattagemma, mantenendo l'incognita, entra come pensionante nella famiglia che sarebbe stata sua se, tanti anni prima, una fanciulla (ormai defunta « nonna » della famiglia stessa) non lo avesse abbandonato

Volendo fare del bene a questi improvvisati parenti, il vecchio fa loro pervenire un assegno non firmato, di 100 000 dollari; al che, nella casa succede un vero pandemonio: la figlia rompe il fidanzamento con un bravo giovane che viene giudicato dalla madre un partito troppo misero, il fratello della ragazza s'inebria giocando a poker in una bisca clandestina, il padre sperpera il denaro in poco fruttuose speculazioni finanziarie, infine la madre contribuisce ad assottigliare le sostanze famigliari con spese pazze Dopo un po' naturalmente, la famiglia si trova ridotta quasi alla miseria; per fortuna, riesce a riavere la vecchia casa ed il modesto, ma prezioso negozietto di una volta. Ora però, che il denaro se ne è andato la felicità regna nuovamente sovrana Dal che si dovrebbe dedurre che in America sono tutti felici, meno alcune centinaia di grandi capitalisti; senonchè, ci spiega il film, anche costoro sono felici perchè, al contrario delle persone povere essi sanno usare saggiamente il loro denaro Il guaio sarebbe, dice sempre il film, se il denaro andasse in mano ai poveri: diverrebbero automaticamente tristi e infelici; perchè dunque, togliere loro la pace e la tranquillità?

La moraletta di « Il capitalista » è, come vedete, piuttosto discutibile; ciò non toglie che il film, raccontato con un discreto brio, riesca a volte superficialmente divertente

Fra gli attori meritano una citazione il vecchio Charles Coburn e la bellocia Piper Laurie

L'angelo scarlatto

Come in molti altri suoi film, anche qui Yvonne De Carlo interpreta la figura di una donna perduta che grazie ad un ardente amore, riscatta il suo poco limpido passato Il film questa volta è abbastanza movimentato e ricco di colpi di scena: se non è molto divertente, non è neppure noioso

La regia è di Sidney Salkow Il « partner » della bella Yvonne è, questa volta Rock Hudron

Vice

UN ROMANZO CECOSLOVACCO

"ANNA,, di Olbracht

Due aspetti colpiscono subito il lettore di questo romanzo (*). Due aspetti uno umano ed uno sociale, di cui quest'ultimo è il predominante, come riconosce lo stesso autore ripresentando il libro ai lettori venticinque anni dopo quel 1920 che fu veramente cruciale per la Cecoslovacchia: « Scomparsa l'Austria semifeudale, un po' per decrepitezza, un po' per pressioni esterne, l'eredità venne assunta, secondo tutte le leggi storiche e umane, dalla sua figlia adulta: la democrazia borghese. Però, alla morte della vecchia nonnetta, è già al mondo e, piano piano, cresce e si sviluppa, anche l'erede futuro, che prima o poi accamperà i suoi diritti: e quest'altro erede è il proletariato rivoluzionario. Nel 1920 la sua avanguardia, che si andava raggruppando, fece sentire la sua altissima voce ».

« Di questo — scrive Olbracht — si narra in questo libro ».

Anna, in questo quadro che il romanzo apre e persegue, è la figura più caratteristicamente delineata, con un suo peso e un suo profilo umano.

E proprio in questa servetta, sbalzata dal suo paesello di campagna a Praga, proprio in questo personaggio che si maturerà gradualmente sugli eventi, nelle sue aspirazioni, nelle sue esitazioni, nelle sue debolezze, nei suoi passi verso la conquista di una coscienza e di una responsabilità morale e sociale, proprio in Anna troviamo quel che di più vivo resta nel romanzo. Fino al punto di ritenere che le non poche pagine dedicate alle vicende del primo dopoguerra, prendano — come fatto artistico — più o meno rilievo a seconda della diretta o indiretta partecipazione di Anna ad esse.

Nè la sua storia è complicata, nè complicati sono i suoi problemi. Da quando essa si affaccia con la sua scatola di cartone sotto braccio sul piazzale della stazione di Praga, a quando, via via, prendendo contatto con i suoi simili e con la vita, si libera da quel piccolo inferno che è la casa dei ricchi e viziati padroni, a quando scoprirà di non essere sola, ma di avere tanti amici (« Quanti invitati avrà alle sue nozze, signorina? Trenta, quaranta? Certo non più di cinquanta! Sa, signorina, io quanti ne ho avuti? Duemila! Una strada, una strada gremita di compagni della Kapslovna, della Dankovka e delle fabbriche statali »), fino a quando scenderà decisa a fianco del marito nelle lotte di strada e di piazza, sempre Anna resta quel semplice personaggio che è, simpatico e caldo, sulla cui ingenuità l'autore ha saputo proiettare tutto un ambiente storico-politico e di cui, ripeto, sentiamo la mancanza nei capitoli che narrano vicende delle quali essa non è più parte viva o diretta.

Problemi semplici abbiamo detto, quelli di Anna, problemi di tutte le donne semplici: l'amore, la casa, i figli. Problemi però, attraverso i quali la piccola ingenua contadina di Pelhrimov va avanti, acquista coscienza e forza, scopre la strada che le darà baldanza e fiducia nella vita e nell'avvenire (« Anna.., aveva una sensazione di baldanza... Io, coi capelli biondi e gli occhi azzurri, ancora un po' imbambolati, io, con la vestina azzurra di stoffetta stampata e le scarpe sporche. Io, moltiplicata per milioni, cresciuta al di sopra dei camini delle fabbriche e dei forni di fusione, al di sopra delle antenne della radio, al di sopra degli alberi delle navi e dei grattacieli del mondo intero. Che mi importa di voi, signori Rubesc? Andrò con gente simile a me »).

Il suo cammino è lento, faticoso, ma essa arriverà a dare un senso nuovo e chiaro alla sua vita; e quando sarà arrivata, sarà « una proletaria » e come le sembrerà lontano il giorno in cui non sapeva distinguere affatto il bene dal male e non aveva che esitazione e timore: « Lontano, lontano era il paesello di Anna con la colomba di latta che dal tetto spiccava il volo verso il mondo, con le siepi di timo e i pioppi in fondo ai campi. Lontano, lontano era la cucina dei Rubesc e la stanzetta rosa della signorina Dadla. All'altra estremità della città, via Jeseniova ». Sono le parole con cui Olbracht lascia Anna su una piazza di Praga in mezzo al tumulto rivoluzionario.

E il romanzo di Anna è finito. Legato com'è ad una particolare situazione storica, tra l'altro di non facile e immediato assorbimento per ogni tipo di lettore, questo libro, benchè spesso si frantumi in episodi che pure arricchiscono l'ambientazione, ha un giro narrativo che si allarga e si conclude, è sostenuto da una forza, e possiede indubbiamente pagine fresche e di attuale interesse.

Da segnalare particolarmente quelle che ci mostrano Anna ai primi contatti con la grande città ed ai suoi primi scontri con la vita, nonchè quelle del suo amore, dei « Forni Giudei » e della casa in via Jeseniova.

ANTONIO MIUCCI

(*) IVAN OLBRACHT, *Anna*, Edizioni di Cultura Sociale, lire 900.

Pescecane di 10 metri pescato alle Shetland

CUXHAVEN (*Germania*). — Il motopeschereccio tedesco « Detmold » è rientrato in questo porto stamane trasportando un gigantesco pescecane del peso di 3 100 chilogrammi e della lunghezza di circa dieci metri, uncinato nelle acque fra le isole Shetland e la Norvegia.

IL GAZZETTINO CULTURALE

NOTIZIE DELLE SCIENZE

Due sistemi

Nessuno può smentire che la scienza americana sia al servizio della guerra. E lo è nel modo più diretto possibile. Le più quotate ed ufficiose riviste americane, vedi Life e Colliers, non si lasciano sfuggire occasione per propagandare, tra grandi masse di lettori americani, le « conquiste » dei laboratori scientifici al servizio della marina, dell'aviazione o dell'esercito. Una volta è il cannone atomico, descritto in tutti i particolari: capacità di gittata, potenza distruttiva, possibilità di trasporto, ecc.; un'altra volta numerose pagine vengono dedicate per illustrare un progetto di un « invulnerabile » sottomarino atomico e recentemente è stato fatto il « lancio » della centrifuga che la marina americana ha fatto costruire per provare gli effetti delle accelerazioni a grande velocità cui sono sottoposti i piloti dei caccia-reattori. Senza lesinare sul costo degli impianti scientifici, si organizzano sempre nuovi laboratori dedicati allo studio per la ricerca di nuovi mezzi di distruzione o per il perfezionamento di quelli già esistenti. Per esempio, la sola centrifuga di recente costruzione per lo studio degli effetti delle accelerazioni ad alte velocità è costata la bella somma di tre miliardi di lire.

Questa la parte che viene pubblicizzata attraverso la stampa secondo i programmi del Dipartimento di Stato per creare la psicosi bellica. Ci si può immaginare quale mole di mezzi venga complessivamente messa a disposizione della ricerca scientifica a scopi bellici nel suo complesso tenendo conto che, in gran parte, come quella che si dedica alla ricerca di nuove armi batteriologiche, questa attività di ricerca rimane inconfessabile e segreta.

Viene spontaneo, seguendole contemporaneamente, le grandi riviste americane e sovietiche, di fare un raffronto. Sulle une, come dicevamo, gran parte dello spazio è dedicata ad illustrare i nuovi mezzi di sterminio costruiti, o costruibili in un prossimo futuro; sulle altre invece non passa settimana che sia illustrata una nuova arma da immettere nella grande battaglia ingaggiata dal socialismo per rendere sempre meno faticoso il lavoro dell'uomo: nuove macchine. Sono macchine già realizzate ed in efficienza o progetti di meravigliosi e perfetti mezzi di lavoro in corso di realizzazione E' recente l'entrata in funzione di una escavatrice gigantesca che la stampa sovietica ha popolarizzato; il rendimento di questa escavatrice è veramente fantastico e favoloso: in un'ora di lavoro questa macchina è capace di rimuovere 2 000 (duemila) metri cubi di terra costruendo a 45 metri di distanza un argine con lo stesso terreno rimosso Se il terreno rimosso deve essere portato più lontano la macchina deve essere servita da 50 vagoni all'ora. Nelle dimensioni, nella complessità dei motori e nelle difficoltà della progettazione la grande escavatrice può essere paragonata alla centrifuga costruita dalla marina americana per studiare perfezionamenti agli aerei da caccia, non è possibile fare raffronti sul costo delle due opere Ma viene spontaneo di raffrontare i fini per i quali le due macchine sono state costruite e i fini che si perseguono popolarizzandone l'entrata in efficienza su giornali e riviste che toccano milioni di lettori.

c. r.

Una cura per la leucemia?

La rivista inglese Medical Journal, ha segnalato recentemente un nuovo rimedio per curare la leucemia, che è una grave malattia del sangue. La cura viene somministrata per bocca sotto forma di pillole. La sostanza medicamentosa è contraddistinta dalla sigla T.E.M ed è un composto ottenibile per sintesi chimica: la trietilene melammina

Telescopio elettronico

Il prof Lallemand dell'osservatorio astronomico di Parigi ha messo a punto un telescopio elettronico Il nuovo strumento per lo studio del cielo permette di ottenere lastre fotografiche con intensità luminose delle immagini per le quali le lastre fotografiche non sono sensibili.

Vitamine dai rifiuti

La vitamina antianemica (B 12) può essere vantaggiosamente estratta dal materiale di rifiuto delle colture fungine per la produzione degli antibiotici del tipo della streptomicina e dell'aureomicina. La produzione su scala industriale della vitamina B12 dai rifiuti dell'industria degli antibiotici permetterà di diminuire i costi di produzione degli antibiotici stessi

Cuscinetti di nylon

Una interessante applicazione del nylon e quella recentemente entrata nella fase industriale per la produzione di cuscinetti a sfera e cilindrici per gli alberi motori o portanti di macchine e motori. Questi cuscinetti hanno mostrato particolari vantaggi nel piccolo coefficiente di attrito e non richiedono lubrificazione.

La vita nelle profondità oceaniche

Una spedizione danese ha effettuato studi sulle possibilità dell'esistenza di una vita animale oltre i settemila metri di profondità nelle fosse oceaniche del Pacifico Le draghe hanno portato in superficie frammenti di spugne, molluschi ed anche pesci viventi a quelle profondità Nel caso dei pesci si tratta di animali capaci di salire in strati relativamente superficiali per procurarsi il cibo poichè i residui di esseri viventi o vegetali, che precipitano negli abissi marini, non sono sufficienti alla loro vita.

Filobus senza fili

Nell'URSS è allo studio, in fase sperimentale, un tipo di automezzo per i trasporti urbani azionato da motore elettrico La novità consiste nel fatto che la corrente elettrica, necessaria al funzionamento del motore elettrico, viene fornita per induzione da cavi elettrici percorsi da una corrente ad alta frequenza affondati nel calcestruzzo della strada

Nuovi studi sul cranio ramificato

La rivista « Studi di agrobiologia », a cura dell'Associazione Italia-URSS, nel n. 9-10 pubblica un interessante studio di tre agrobiologi sovietici sulle condizioni necessarie per ottenere dal grano ramificato alti rendimenti. Come è noto il grano ramificato, che viene coltivato in larga scala in molte zone dell'URSS, produce spighe ramificate capaci di produrre una quantità di granel la dieci volte e oltre maggiore che nelle altre varietà di frumento.