ITALO CALVINO

urmărirea*)

Mașina care mă urmărește e mai rapidă decît a mea. La bordul ei — un bărbat singur, înarmat cu un revolver, și foarte bun trăgător ; am putut să-mi dau seama de acest lucru după gloanțele care mi-au șuierat pe lîngă ureche. Gonind, m-am îndreptat spre centrul orașului. A fost o hotărîre pentru care pot să mă felicit : urmăritorul este tot atît de aproape în spatele meu, dar sîntem despărțiți de atîtea alte mașini. Acum ne-am oprit ; așteptăm la un stop.

Stopul este manevrat în așa fel ca, văzută din partea noastră, lumina roșie să stea aprinsă o sută optzeci de secunde, iar cea verde o sută douăzeci — desigur, în baza presupunerii că pe strada care ne întretaie, traficul ar fi mai aglomerat și mai lent. Presupunere eronată: dacă număr mașinile pe care le văd trecînd transversal, cît ține stopul pe verde pentru ele, aș zice că sînt cam dublul celor ce izbutesc să scape din coloana noastră și să depășească încrucișarea într-o perioadă egală de timp. Nu vreau să spun prin asta că dincolo mașinile aleargă ; realitatea este că și ele merg cu o încetineală exasperantă, putînd să se cheme viteză numai în comparație cu felul cum ne mișcăm noi, care — practic — stăm locului și cînd e roșu, și cînd e verde. Încetineala aceasta a lor e de vină că noi nu izbutim să ne mai nișcăm — fiindcă atunci cînd verdele se stinge acolo și se aprinde aici, încrucișarea este încă ocupată — drept pe mijloc — de avalanșa lor compactă, și astfel cel puțin treizeci de secunde din cele o sută douăzeci ale noastre se pierd înainte ca din partea aceasta să se poată face o singură învîrtitură de roată. Ar mai fi de spus că fluxul transversal, obligîndu-ne la o atare întîrziere, trebuie apoi să plătească cu o pierdere de patruzeci și uneori chiar șaizeci de secunde înainte de a se repune în mișcare cînd beneficiază din nou de lumina verde — datorită trenei aglomerate pe care fiecare val al mașinilor noastre o tîrîe după sine cu încetineală de melc : pierdere a lor care nu înseamnă absolut nici un cîștig pentru noi, întrucît fiecărei întîrzieri finale din partea asta (și inițiale din cealaltă) îi corespunde o mai mare întîrziere finală din partea cealaltă (și inițială din asta), și acest lucru în proporție crescîndă — astfel încît verdele devine intraversabil pe o durată de timp mereu mai mare din ambele părți ; iar această neputință de a-l folosi vine mai mult în dauna scurgerii noastre decît într-a lor.

Bag de seamă că atunci cînd în cursul acestor raționamente vorbesc de „noi" și de „el", cuprind în termenul „noi" atît persoana mea cît și o omului care mă urmărește ca să mă ucidă, ca și cum linia de demarcație a inamiciției ar trece nu între mine și el ci mai curînd între noi, care facem parte din aceeași coloană, și cei din coloana transversală. Dar gîndurile și sentimentele tuturor celor care stau aici imobilizați și nerăbdători cu piciorul pe pedală, nu pot să urmeze alt curs decît acela determinat de situația fiecăruia în raport cu direcțiile traficului ; de aici pornind, este îngădult — cred — a presupune să se fi stabilit o concordanță de intenții între mine, care așteptă cu nerăbdare scăparea, și el, cel ce pîndește să i se repete prilejul de mai înainte, cînd — pe o stradă periferică — a reușit să tragă două gloanțe care, spre norocul meu, nu m-au atins — unul întîlnind în cale sticla farului din stînga, celălalt înfigîndu-se aici, deasupra capului, în plafonieră.

Trebuie spus că această concordanță, bănuită în termenul „noi", este doar aparentă, fiindcă în fapt aversiunea mea se revarsă nu numai asupra mașinilor cu care ne încrucișăm ci și asupra celor din coloana noastră ; iar aici, înăuntrul propriei coloane, sînt — desigur — mai înverșunat împotriva mașinilor care mă preced și mă-mpiedică să înaintez, decît împotriva celor care mă urmează. Acestea nu mi-ar deveni niciodată antipatice dacă nu ar încerca să mă depășească — întreprindere dificilă, de altfel, datorită densității fluxului în care fiecare mașină se vede fixată împreună cu atîtea altele, avînd posibilități minime de a inția o mișcare proprie.

. . . . . .

Eu aș dori pentru coloana noastră o mișcare întîi rapidă și apoi foarte lentă, adică la un moment dat mașinile din fața mea să pornească-n viteză și eu, după ele, să pot trece stopul pe ultima licărire a luminii verzi; iar imediat îndărătu-mi coada să rămînă blocată tocmai atît cît mi-ar trebui ca să mă fac nevăzut, cotind la o răscruce de drumuri secundară. După toate probabilitățile, calculele urmăritorului meu încearcă — în schimb — să prevadă dacă va reuși să treacă la semafor cu același grup ; dacă va izbuti să se țină în spatele meu pînă cînd mașinile ce ne separă se vor fi răspîndit în diferite direcții sau măcar se vor fi rărit, și a sa va putea să vină imediat în urma mea, or chiar să mi se alăture — la altă oprire — într-o poziție potrivită pentru ca el să-și descarce pistolul în mine (eu nu sînt înarmat) cu o secundă mai înainte de a se aprinde lumina verde, dîndu-i cale liberă de scăpare.

. . . . . .

La o staționare, observ — prin oglindă — silueta urmăritorului meu, care se ridica după portiera întredeschisă și își lungea gîtul deasupra întinderii de acoperișe de metal, ca unul care ar vrea să-și dea seama de cauzele unei staționări ce se prelungește peste măsură; ba chiar după puțin, am văzut făptura sa deșirată ieșind și făcînd cîțiva pași mari printre mașini. Dar, deodată, coloana a fost străbătută de unul dintre acele intermitente semne de mișcare; din spatele mașinii sale goale s-a înălțat un cor turbat de clacsoane și, deja, oamenii — șoferi și pasageri — scoteau capetele pe geam, țipînd și făcînd gesturi de amenințare. Desigur, ar fi alergat după el și l-ar fi adus cu forța să-și reia locul și să pornească, permițînd ca restul cozii să profite de noul pas înainte — oricît de scurt ar fi fost. Sub acest aspect, deci, pot sta liniștit : de mașină nu ne putem dezlipi nici măcar un minut; urmăritorul meu nu va îndrăzni niciodată să ajungă pînă la mine pe jos, fiindcă chiar dacă ar avea timpul necesar să mă împuște, nu ar putea să fugă apoi de furia celorlalți automobiliști — gata, poate, chiar să-l linșeze, nu atît pentru crima în sine, cît pentru obstacolul în calea circulației pe care l-ar constitui cele două mașini: a sa și aceea a mortului, oprite în mijlocul străzii.

Încerc să fac toate ipotezele, deoarece cu cît reușesc să prevăd mai multe amănunte, cu atît am mai multe posibilități de scăpare. De fapt, nici nu am altceva mai bun de făcut. Nu ne mișcăm nici măcar cu un centimetru. Pînă acum am considerat coloana o continuitate liniară sau un curent fluid în care mașinile — fiecare în parte — alunecă în mod dezordonat. A venit însă vremea să specific că în coloană mașinile sînt așezate pe trei șiruri și că alternativa timpilor de staționare și de mișcare ai unuia dintre cele trei șiruri nu coincide cu aceea a celorlalte — așa fel că sînt momente cînd înaintează numai șirul din dreapta, sau acela din stînga, sau acela din mijloc (acesta este tocmai șirul în care ne găsim atît eu cît și posibilul meu asasin). Dacă un aspect atît de frapant a fost neglijat de mine pînă acum, aceasta s-a întîmplat numai din cauză că cele trei șiruri și-au schimbat pozițiile, unul în raport cu celelalte, puțin cîte puțin, abia perceptibil — dar și pentru că situația de fapt nu s-a modificat nici în bine, nici în rău. Fără îndoială, diferența de viteză a celor trei șiruri ar fi hotărîtoare dacă urmăritorul, avansînd — de exemplu — cu rîndul din dreapta, ar putea la un moment dat să-mi apară în flanc, să tragă și să-și continue drumul. Totuși, și aceasta este o eventualitate care trebuie exclusă: admițînd că ieșind din șirul de la mijloc el ar reuși să se infiltreze într-unul din șirurile laterale (mașinile merg foarte aproape una în spatele alteia, aproape lipite, însă este de-ajuns să prinzi clipa cînd, în șirul vecin, între un bot și o coadă se face un mic interval și să-ți înfigi propriul bot în această spărtură făcîndu-te surd la protestele zecilor de clacsoane !), cu care îl țin sub supraveghere prin oglinda retrovizoare, aș băga de seamă manevra înainte de a fi executată și aș avea tot timpul — dată fiind distanța ce ne desparte — de a mă pune în siguranță printr-o manevră analogă. Adică aș putea să mă inserez în același șir, drept sau stîng, în care s-a introdus el, și astfel aș putea să-mi continui drumul cu aceeași viteză; sau — altcum — aș putea să-mi caut loc în extrema cealaltă (dacă el a trecut în rîndul din stînga, eu să trec în rîndul din dreapta) și atunci am fi separați nu numai de o diferență pe spațiu pe direcție, ci și de una latitudinală care ar deveni imediat o barieră de netrecut.

Să admitem, așadar, că lucrurile ar sfîrși prin a ne găsi unul lîngă altul pe două șiruri adiacente : să mă împuște, nu este un lucru pe care să-l poată face în orice moment, numai dacă nu riscă a rămîne blocat, să aștepte poliția în mijlocul șirului de mașini, cu un cadavru la volanul mașinii de alături. Așteptînd însă ocazia cea mai bună, rapidă și sigură, înainte ca aceasta să se prezinte s-ar putea ca urmăritorul să fie nevoit să-mi stea în coastă neputincios cine știe cît ; și în acest timp, întrucît raportul dintre vitezele celor trei șiruri se tot schimbă, mașinile noastre nu ar rămîne la nesfîrșit una în dreptul alteia. Eu aș putea să-mi recapăt avansul, și deci — întorcîndu-ne la situația de mai înainte — ar însemna că pînă aici lucrurile nu au evoluat în rău. Riscul cel mai mare pentru urmăritorul meu ar fi acela de a avansa cu șirul său în timp ce șirul meu rămîne pe loc.

Cu un urmăritor care mă precede, eu nu aș mai fi un urmărit. Și aș putea chiar — pentru a consolida definitiv noua-mi situație — să trec în același rînd, lăsînd să fie un oarecare număr de mașini între el și mine.

. . . . . .

Deodată, mă simt cuprins de o undă de entuziasm : sîntem într-adevăr — eu și urmăritorul meu — cei mai consecvenți componenți ai sirului central. E plăcut să știi că te bucuri încă de libertate și, totodată, să te simți înconjurat și protejat de un bloc de corpuri solide și impenetrabile și să nu ai altă preocupare decît aceea de a ridica piciorul stîng de pe frînă, de a apăsa pentru o clipă piciorul drept pe accelerator și numaidecît să-l ridici și iar să apeși stîngul pe frînă — acțiuni cu totul nedecise de noi, ci dictate de ritmul general al traficului.

Trăiesc un moment de bunăstare și optimism. În fond, mișcarea noastră este la fel cu orice altă mișcare, adică constă în ocuparea spațiului pe care îl ai înainte și în a-l lăsa tot mai departe în urmă. Astfel, abia se formează dinainte-mi un spațiu liber, că eu îl și ocup — dacă nu se grăbește să-l ocupe vreun altul; unica acțiune posibilă asupra spațiului este negarea spațiului. Eu îl neg de abia ce dă semne a se forma și apoi îl las să se formeze din nou în spatele meu, unde se va găsi imediat vreun altul care să-l nege. În fine, acest spațiu nu este vizibil niciodată întru totul și poate nici nu există, e numai extensia lucrurilor și măsura distanțelor; distanța dintre mine și urmăritorul meu constă în numărul mașinilor care vin la rînd între mine și el, și întrucît acest număr este constant, urmărirea noastră este urmărire numai într-o anumită accepțiune — tot așa cum ar fi dificil de spus că doi călători ce stau în două vagoane ale aceluiași tren se urmăresc.

Dacă totuși numărul acestor mașini-interval crește sau se diminuează, atunci urmărirea noastră redevine o adevărată urmărire, independent de vitezele noastre sau de libertatea de mișcare. Trebuie să-mi încordez din nou atenția: amîndouă eventualitățile au oarecare șanse de reușită. Observ că între punctul unde mă aflu acum și încrucișarea reglementată de semafor, se deschide o stradă secundară, aproape ca o ulicioară, din care provine un flux de mașini rar însă continuu. Ar fi suficient ca unele dintre aceste mașini afluente să se insereze între mine și el, și imediat detașarea mea s-ar mări — adică ar fi așa, ca și cum eu am zbughit-o la fugă pe neașteptate. În schimb, în stînga noastră, în plină stradă începe acum o porțiune îngustă destinată parcajului ; dacă sînt sau se creează locuri libere, ar fi de-ajuns ca vreo cîteva dintre mașinile-interval să se decidă a parca și, iată, urmăritorul meu ar vedea dintr-o dată scurtîndu-se distanța care ne desparte.

Trebuie să mă grăbesc a găsi o soluție, și, întrucît unicul domeniu care îmi este deschis e acela al teoriei, nu-mi rămîne altceva mai bun de făcut decît să adîncesc cunoașterea teoretică a situației.

. . . . . .

Trebuie să mă concentrez concomitent asupra a două tipuri de relații: pe de o parte sistemul care cuprinde toate vehiculele aflate în mers în același timp în centrul unui oraș în care suprafața totală a automobilelor echivalează și poate chiar depășește suprafața totală carosabilă; pe de altă parte, sistemul de legături care se crează între un urmăritor înarmat și un urmărit dezarmat. Acum, aceste două tipuri de relații tind să se identifice în sensul că al doilea este conținut în primul, ca într-un recipient care îi dă forma sa și îl face invizibil într-o așa măsură că un observator din afară nu va fi în măsură să distingă în mijlocul fluviului de mașini — destul de puțin deosebite una de alta —, pe cele două care sînt angajate într-o cursă a morții, într-o cursă dementă care se ascunde în această insuportabilă staționare.

Să încercăm a examina la calm fiecare element: o urmărire ar trebui să consiste în confruntarea vitezelor a două corpuri aflate în mișcare în spațiu, dar întrucît am văzut că un spațiu nu există independent de corpurile care-l ocupă, urmărirea va consta numai într-o serie de schimbări în pozițiile relative ale acelor corpuri. Avem de a face, deci cu corpuri care determină spațiul înconjurător. Și, dacă afirmația pare să fie în contrast atît cu experiența mea cît și cu aceea a urmăritorului meu — avînd în vedere că noi doi nu reușim să determinăm absolut nimic: nici spațiu de fugă, nici spațiu de urmărire — aceasta se întîmplă pentru că nu este vorba de o proprietate a corpurilor, luată la modul individual, ci de o proprietate a totalității corpurilor în relațiile lor reciproce, în respectivele inițiative și ezitări și porniri, în semnalizările luminoase și stridentele clacsonări ale celor care, mușcîndu-și unghiile, smucesc exasperați schimbătorul de viteză cînd înainte, cînd înapoi: stop, a-ntîia, a doua,; stop, a-ntîia, a doua, stop...

Acum, cînd am desființat ideea de spațiu (bănui că urmăritorul meu, în această așteptare a ajuns la aceleași concluzii !) și cînd ideea de mișcare nu mai comportă consecvența trecerii unui corp printr-o serie de puncte, ci doar schimbări discontinui și neregulate ale corpurilor care ocupă punctul acesta sau punctul acela — poate că voi izbuti să accept cu mai puțină impacienței încetinirile mișcării, fiindcă ceea ce contează este spațiul relativ care se crează în jurul mașinii mele, ca în jurul fiecărei mașini din cuprinsul cozii.

Pe scurt, fiecare mașină se găsește în centrul unui sistem de relații care în practică este echivalentul altuia — adică mașinile se pot schimba între ele (vreau să înțeleg prin asta oricare mașină cu conducătorul respectiv); fiecare automobilist ar putea foarte bine să-și schimbe locul cu un alt automobilist — de pildă eu cu vecinii mei și urmăritorul meu cu ai săi.

În aceste schimbări de poziție se pot identifica, din punct de vedere al locului, direcții privilegiate.

. . . . . .

Lucru sigur este că : dacă orice mașină, păstrînd sensul mersului și al urmăririi, este echivalentă oricărei alte mașini, proprietățile unei mașini oarecare pot fi atribuite și celorlalte. Deci, nimic nu exclude ca această coloană să fie compusă în întregime din mașini urmărite, adică fiecare mașină să fugă cum fug și eu sub amenințarea unui pistol ținut în mînă de cineva aflat în vreuna dintre mașinile din urmă. În același timp, nu pot exclude că oricare mașină din coloană urmărește cu intenții criminale o altă mașină și că la un moment dat centrul orașului s-ar putea transforma într-un cîmp de luptă sau în teatrul unui masacru. Acesta fiind adevărul sau nu, comportamentul mașinilor din jurul meu nu s-ar deosebi de cel de acum — ceea ce mă autorizează să insist în susținerea ipotezei mele și să urmăresc pozițiile respective a două masini oarecare în momente diferite, atribuind uneia rolul de urmărită și celeilalte rolul de urmăritoare. Cu atît mai mult cu cît jocul poate servi de minune spre a amăgi asteptarea: ajunge, astfel să consider drept episoade ale unei ipotetice urmăriri fiecare schimbare de poziție în coloană. De exemplu, acum cînd una dintre masinile-interval începe să semnalizeze spre stînga pentru că a văzut un loc liber la parcare, eu în loc de a mă preocupa exclusiv de avansul meu, care este pe cale de a se micsora, pot foarte bine să mă gîndesc că este vorba de o manevră din cadrul altei urmăriri, mișcare a unui urmărit sau a unui urmăritor dintre nenumărații ce mă înconjoară, și astfel situația care pînă acum a existat numai subiectiv, închisă în spaima mea solitară, este proiectată în afara mea extinzîndu-se asupra sistemului general din care facem parte cu toții.

De fapt, nu este pentru prima oară cînd o mașină-interval își părăsește locul; de o parte parcarea, de cealaltă șirul din dreapta, puțin mai rapid, par să exercite o forță de atracție asupra mașinilor dindărătul meu. În timp ce eu deșir în continuare firul deducțiilor mele, spațiul relativ care mă înconjoară a suferit diferite schimbări: la un moment dat, chiar și urmăritorul meu a trecut pe dreapta și, profitînd de o înaintare a șirului aceluia, a depășit cîteva dintre mașinile aflate în șirul central, atunci am trecut pe dreapta și eu. Apoi, cînd s-a întors în șirul central, eu am făcut la fel, însă a trebuit să mă eșalonez în spatele unei mașini, care inițial mă urma, pe cînd el a reintrat înaintea altora trei. Toate lucrurile care inițial ar fi constituit pentru mine surse de neliniște, mă interesează acum mai ales în ipostaza de componente ale sistemului general de urmăriri, ale cărui proprietăți încerc să le stabilesc.

Gîndindu-ne bine, dacă toate mașinile sînt antrenate în urmăriri, ar trebui ca proprietatea de urmăritor să fie comutativă — adică oricine urmărește, să poată fi la rîndul său urmărit și oricine este urmărit, el însuși să urmărească. Intre mașini s-ar realiza astfel o uniformitate și o simetrie de relații în care singurul element greu de determinat ar fi acela al intervalului urmărit-urmăritor înăuntrul fiecărui lanț de urmăriri în parte. De fapt, acest interval ar putea fi de cel puțin douăzeci sau patruzeci de mașini, sau chiar și de nici una, așa cum — după cît văd în oglinda retrovizoare — este cazul meu acum: exact în acest moment, cel ce mă urmărește a izbutit să ocupe loc chiar în spatele meu.

Ar trebui, deci, să mă consider învins și să admit că mi-au mai rămas puține clipe de trăit, afară doar dacă dezvoltînd ipoteza mea, nu-mi va apare o soluție salvatoare. Să presupunem, de pildă, că mașina care mă urmărește ar avea în spatele ei un lanț de mașini urmăritoare: exact cu o secundă înainte ca urmăritorul meu să tragă, urmăritorul urmăritorului meu l-ar putea ajunge și ucide, salvîndu-mi viața. Dar dacă cu două secunde înainte ca aceasta să se întîmple, urmăritorul urmăritorului meu ar fi ajuns și ucis de urmăritorul său, atunci urmăritorul meu ar fi salvat și liber să mă ucidă. Un sistem de urmăriri, ca să fie perfect, ar trebui să se bazeze pe o simplă coordonare a funcțiunilor: fiecare urmăritor să aibă sarcina de a-l împiedica pe urmăritorul ce îl precede de a trage în victima sa, și să aibă un singur mijloc de a o face — împușcîndu-l. Toată problema ar sta atunci în a ști în care za se va rupe lanțul, pentru că pornind din punctul în care un urmăritor reușește să-l ucidă pe un altul, iată că următorul urmăritor ne mai avînd cum să împiedice acea crimă, pentru că ea a fost deja comisă, va renunța să tragă, iar urmăritorul care vine după el nu va mai avea motiv să tragă întrucît crima care trebuia împiedicată nu va mai avea loc, și astfel, de-a lungul lanțului, nu vor mai fi nici urmăriți, nici urmăritori.

Insă dacă admit existența unui lanț de urmăriri înapoia mea, nu este nici un motiv ca acest lanț să nu se prelungească, trecînd prin mine, și în partea de coloană care mă precede. Acum, cînd semaforul își va aprinde lumina verde, în acest scurt răstimp cît trecerea e liberă și cînd probabil voi reuși în sfîrșit să mă avînt în încrucișare, unde se va hotărî soarta mea, îmi dau seama că elementul decisiv nu se află în spatele meu, ci în relația mea cu cel care mă precede. Adică singura alternativă care contează este dacă condiția mea de urmărit e destinată să rămînă terminală și asimetrică (cum pare să o dovedească faptul că în raport cu urmăritorul meu eu mă prezint neînarmat), sau dacă și eu sînt, la rîndul meu un urmăritor. Examinînd mai bine datele problemei, una dintre ipotezele care se înfățișează, este ca: să-mi fi fost dată misiunea de a ucide o persoană și de a nu face uz de armă asupra niciunei alteia sub nici un motiv. In acest caz, eu aș fi înarmat numai spre victima mea și dezarmat spre toți ceilalți.

Pentru a ști dacă această ipoteză corespunde adevărului, nu am decît să întind mîna: dacă în plasă este un pistol, e semn că sînt și eu un urmăritor. Am timp suficient ca să fac această verificare și iată de ce: nu am reușit să profit de lumina verde a stopului, fiindcă mașina care mă precede a rămas blocată de fluxul diagonal, și acum s-a reaprins lumina roșie. Fluxul perpendicular se reia; mașina care mă precede stă așezată într-o poziție proastă fiindcă apucase să depășească linia de stop; conducătorul se întoarce să vadă dacă ar putea da puțin înapoi, mă vede, face o mină înspăimîntată. Este inamicul pe care l-am căutat prin tot orașul și pe care l-am urmărit liniștit în această coadă mult prea înceată. Sprijin de schimbătorul de viteză mîna dreaptă, în care țin pistolul cu amortizor. In oglinda retrovizoare îl văd pe urmăritorul meu, care se pregătește să mă ochească.

Se aprinde lumina verde, bag în viteză ambalînd motorul, fac toate acestea cu mîna stîngă și, în același timp, scot dreapta pe ferestruică și trag. Omul pe care-l urmam se apleacă peste volan. Omul care mă urmărea lasă în jos mîna cu pistolul — acum inutil. Eu am și apucat-o pe transversală. Nu s-a schimbat absolut nimic: coloana se mișcă prin mici deplasări discontinui, eu sînt tot prizonierul sistemului general al masinilor în mars, în care nu se disting urmăritorii și urmăriții.

În românește de **Cicerone Cernegura**

***) Nuvela pe care o publicăm fragmentar în această pagină face parte din volumul „Ti con zero", despre care s-a vorbit foarte mult în Italia. Refuzînd importantul premiu ce i s-a acordat (Marele Viareggio, 1968) — Italo Calvino a ridicat și mai mult interesul publicului pentru această carte.**

A T E N E U

revistă editată de Comitetul județean pentru cultură și artă Bacău.

Redacția și administrația : Bacău, str. Eliberării nr. 7

Tel : 16071—12497

Tiparul executat la Întreprinderea poligrafică Bacău

Redactor șef : RADU CÂRNECI

COLECTIVUL DE REDACȚIE : Iulian ANTONESCU, George BĂLĂIȚĂ, Constantin CĂLIN (redactor șef adjunct) Ovidiu GENARU, George GENOIU (secretar general de redacție), Dumitru MITULESCU, Gheorghe POPOVICI-I, Ioanid ROMANESCU, Mihaii SABIN, Vasile SPORICI

prezentarea grafică : Cicerone CERNEGURA

20 PAGINI = 3 LEI

ABONAMENTE : 3 luni = 9 lei ; 6 luni = [illegible] lei

1 an = 36 lei

40546