

- Drumul personalității în artă
- Conferința este un act de cultură
- Sport

Vizita președintelui Consiliului de Stat, Chivu Stoica, în Somalia

MOGADISCIO 10. — De la trimeșii speciali Agerpres: Continundu-și vizita în Somalia, președintele Consiliului de Stat al Republicii Socialiste România, Chivu Stoica, împreună cu soția și persoanele oficiale care îl însoțesc, au sosit vineri dimineața la Gohar, localitate situată la 100 km de Mogadiscio.

După-amiază, oaspeții români s-au înapoiat la Mogadiscio.

Vineri seara președintele Consiliului de Stat al Republicii Socialiste România, Chivu Stoica, cu soția, au oferit un banchet în onoarea președintelui Republicii Somalia, Abdulah Osman Aden și a soției sale, Asha.

Au participat președintele Adunării Naționale a Somaliei, membri ai guvernului, deputați și alte persoane oficiale somaleze.

În cursul banchetului, care s-a desfășurat într-o atmosferă cordială, prietenească, președintele Consiliului de Stat al Republicii Socialiste România, Chivu Stoica, și președintele Somaliei, Abdulah Osman Aden, au rostit toasturi.

Convoiu oficial de mașini s-a îndreptat spre fabrica de zahăr din Gohar, în care capitalul somalez deține majoritatea. Fabrica prelucreză trestia de zahăr care se cultivă pe o suprafață irigată de 5 000 hectare și dă o producție de 150 tone în 24 de ore. În diversele ei sectoare și pe plantație lucrează un număr de 5 000 de muncitori.

După o scurtă vizită la plantație de trestie de zahăr și a livezilor de pomi fructiferi tropicali, care ocupă peste 2 000 de hectare, președintele Consiliului de Stat a vizitat principalele sectoare de producție ale fabricii de zahăr.

La prinz, ministrul afacerilor externe al Somaliei, Ahmed Yussuf Dualah, a oferit o masă în cinstea oaspeților, care a fost urmată de un program de dansuri și cantece somaleze.

IN PAG. A VIII-A: Toasturile rostite la banchetul oferit vineri seara de președintele Consiliului de Stat al Republicii Socialiste România în cinstea președintelui Republicii Somalia.

ÎN PAGINILE 5 ȘI 6

● IANCU LA HĂLMAGIU (piesă într-un act de Paul Everac) ● SAVANȚII LUMII DESPRE ENIGMELE DESTINULUI UMAN (ancheta internațională a „Scintei”) ● REPORTAJ DIN MATO GROSSO (de la corespondentul „Scintei” în Brazilia)

Încheierea ședinței de lucru privind activitatea din transportul feroviar

CUVÎNTAREA TOVARĂȘULUI NICOLAE CEAUȘESCU

Stimați tovarăși,

Consfătuirea activului de bază al lucrătorilor de la calea ferată, organizată pe baza hotărârii conducerei partidului și statului, a analizat pe larg modul în care se desfășoară activitatea în acest important sector al economiei naționale, a dezbătut măsurile pentru îmbunătățirea întregii activități de circulație feroviară din țara noastră corespunzător marilor sarcini trasate de Congresul al IX-lea al partidului.

Discuțiile purtate în plenum Consfătuirii și în cadrul comisiilor au evidențiat atât succesele realizate de oamenii muncii din transporturi, cât și neajunsurile ce continuă să se manifeste în acest domeniu. Participanții la dezbateri au manifestat exigență și spirit de răspundere în analiza tuturor aspectelor activității de la calea ferată, au făcut numeroase propuneri pentru perfecționarea continuă a transportului feroviar.

Criticele, inclusiv autocriticele care s-au făcut aici vor ajuta organelor conducătoare de la calea ferată, direcțiilor regionale, conducerei ministerului, să cunoască mai bine neajunsurile existente în unele domenii ale transportului feroviar. Sperăm că aceasta va avea și urmări. În sensul că se vor lua măsurile necesare pentru a se pune capăt neajunsurilor, pentru a îmbunătăți munca și, așa cum a subliniat un tovarăș aici, pentru a se ridica și mai mult prestigiul căilor noastre ferate.

Sintem convinși că rezultatele consfătuirii, aplicarea măsurilor ce vor fi adoptate ca urmare a direcțiilor partidului și guvernului vor permite ca lucrătorii de la calea ferată să-și îndeplinească în condiții mai bune îndatoririle de mare răspundere ce le revin.

Este cunoscut tuturor rolul deosebit de important pe care îl au transporturile în cadrul economiei noastre naționale. De buna funcționare a transportului feroviar depind aprovizionarea cu materii prime și materiale a tuturor unităților economice, satisfacerea operaivă și îndestulătoare a populației cu mărfuri de consum, asigurarea circulației ireproșabile a cetățenilor. Orice întârziere sau dereglare a circulației feroviare are puternice repercusiuni asupra întregului angrenaj al vieții sociale. Se poate spune că astăzi calea ferată reprezintă principalul sistem circulatoriu al întregii țări. Așa cum dereglările survenite în sistemul circulator omeneș pun în pericol însăși viața omului, defecțiunile și dereglările sistemului circulator al societății — căile ferate — produc grave tulburări în toate compartimentele producției și consumului, în desfășurarea vieții publice. Dumneavoastră, lucrătorii de la calea ferată, vă revine marea răspundere de a asigura neîntrerupt funcționarea perfectă a acestui organism vital al economiei noastre naționale.

Aceasta impune ca absolut fiecare lucrător ce lucrează în sistemul căilor ferate, de la ministru și până la personalul de întreținere, să fie pătruns de simțul înaltei sale datorii — o datorie de cinste față de societatea noastră — să dea dovadă de cea mai mare exigență față de munca proprie, de spirit de disciplină fermă în îndeplinirea tuturor sarcinilor. Îndatorirea esențială a tuturor celor care lucrează în acest domeniu este de a face ca sistemul căilor ferate din țara noastră să funcționeze permanent, zi și noapte, ca un adevărat ceasornic, ca un ceasornic de bună calitate.

Analiza activității de până acum relevă faptul că în sectorul circulației feroviare — ca în toate domeniile vieții economice și sociale — au fost obținute an de an realizări de seamă. Volumul transportului de mărfuri a crescut în 1966 față de 1950 de peste 3 ori, iar al călătorilor de peste 2 ori. Față de anul 1938 volumul mărfurilor transportate este de aproape 5 ori mai mare, iar numărul călătorilor de 3 ori. Aceste creșteri s-au realizat în principal prin sporirea intensității traficului, care, în ultimii ani, a ajuns la nivelul atins în țările dezvoltate din Europa.

În anii construcției socialiste au fost alocate însemnate mijloace materiale și financiare pentru dezvoltarea căilor ferate. Pe această bază s-a asigurat ridicarea nivelului tehnic al căilor ferate, îmbunătățirea dotării lor cu material rulant și instalații moderne. Parcul de vagoane de marfă a crescut însă numai cu circa 40 la sută față de anul 1938, iar parcul vagoanelor de călători de asemenea foarte puțin. A crescut puterea de remorcare, a fost modernizat parcul de locomotive și s-a trecut la introducerea în

circulație a locomotivelor Diesel și electrice; cele peste 360 de locomotive Diesel și electrice, care circulă în prezent pe calea ferată, remorchează mai mult de 50 la sută din volumul total al mărfurilor și din numărul persoanelor transportate. Până în 1970, după cum știți, ponderea tracțiunii Diesel și electrice va atinge circa 80 la sută din totalul transportului feroviar, ceea ce ne va situa printre țările cu tracțiunea cea mai modernă, alături de Franța, care înregistrează un procent de 82 la sută, și de Austria, care realizează 81 la sută. Dar intrucit până în 1970 probabil că și ele vor mai progresa, decalajul va continua să se mențină. Eforturile materiale făcute pentru dezvoltarea și îmbunătățirea dotării transportului feroviar au asigurat îndeplinirea sarcinilor de transport care s-au mărit de la an la an, ca urmare a creșterii dimensiunilor economiei noastre naționale.

Lucrătorii de la calea ferată și-au adus contribuția activă alături de toți oamenii muncii, de întregul popor, la marile realizări obținute în construcția societății socialiste în România. Se poate spune, pe drept cuvânt, că tot ce s-a înfăptuit în țara noastră, în toate marile combinate moderne, în uzinele și fabricile noi, în sutele de mii de apartamente, în școlile, spitalele și celelate construcții social-culturale ridicate în anii socializmului, este încorporată și munca harnică și entuziastă a lucrătorilor din transporturi.

Conducerea partidului și guvernului dă o înaltă apreciere activității rodnice, de multe ori eroice, depuse de oamenii muncii de la calea ferată. Pentru rezultatele bune obținute în îndeplinirea sarcinilor incredinate de partid și de stat, permiteți-mi ca, în numele Comitului Central și al guvernului, să felicitez din toată inima, în mod călduros, pe toți specialiștii, lucrătorii și funcționarii din sistemul transportului nostru feroviar.

Marile realizări pe care le avem și în acest sector de activitate nu trebuie însă să ne facă să trecem cu vederea lipsurile și neajunsurile, destul de serioase, care mădănuie în transportul nostru feroviar și la care s-au referit o serie de tovarășii în timpul Consfătuirii.

Aș dori să mă refer în primul rînd la faptul că, cu toate eforturile făcute în ultimul timp, dotarea căilor ferate cu material rulant și mijloace moderne de comandă și îndrumare a circulației este încă insuficientă. Deși s-a trecut la introducerea mijloacelor moderne de comandă și dirijare a circulației, în unele locuri semnalezarea și dirijarea circulației este învechită, rudimentară, nu mai corespunde nevoilor actuale, creează greutăți mari în buna desfășurare a transporturilor. După cât s-a văzut și din cele relatate, unele din aceste probleme puteau fi rezolvate mai demult, fără mari eforturi financiare, cu o preocupare mai susținută și cu un simț de răspundere mai ridicat din partea tovarășilor care lucrează în acest sector de activitate.

O lipsă deosebit de gravă pe care doreș să o relev în fața dumneavoastră este subaprecierea îndelungată a necesității măsurilor de reparație capitală și de întreținere a liniilor de cale ferată. Deși circulația s-a intensificat continuu, au crescut tonajul și diversitatea transporturilor, pentru reparații și întrețineri s-au alocat — o lungă perioadă de timp — sume foarte mici. De-abia în 1966 s-au alocat fonduri mai însemnate pentru aceste lucrări.

Neglijențele manifestate în întreținerea liniilor de cale ferată, în modernizarea mijloacelor de dirijare a circulației au repercutat negativ asupra bunei funcționări a transporturilor. Ele se reflectă în mod direct asupra vitezei medii care, la transportul călătorilor, se menține aproape la nivelul anului 1938. Totodată, aceste neglijențe au consecințe deosebit de grave și în ce privește siguranța și regularitatea circulației trenurilor.

Partidul și guvernul consideră necesar să se acorde o atenție sporită lichidării neajunsurilor în acest sector de activitate, îmbunătățirii radicale a sistemului de întreținere și reparație a căilor de comunicație, a sistemului de comandă și dirijare a circulației.

După cum știți, în actualul cincinal transportul feroviar beneficiază de investiții de 2 ori mai mari decît în timpul sensenului. Aceasta va permite, fără îndoială, îmbunătățiri radicale în sectorul căilor ferate.

Mai mulți tovarășii au subliniat în cursul discuțiilor, pe bună dreptate, că în trecut nici mijloacele alocate nu au fost întot-

deauna folosite în modul cel mai rațional. După cum s-a arătat, tovarășii care au avut răspunderea activității la C.F.R. nu au posedat întotdeauna cu grijă mijloacele disponibile, nu le-au utilizat în primul rînd în sectoarele hotărâte pentru asigurarea funcționării normale a circulației. Unele fonduri au fost cheltuite pentru lucrări de mai mică urgență, cum ar fi: reconstrucția unor gări, construcția de gări noi, de bironi, ridicarea unor clădiri cu caracter social-cultural. Un bun gospodar — și comunistul trebuie să se dovedească în toate împrejurările buni gospodari — trebuie să dea întotdeauna înțeles, în folosirea mijloacelor de care dispune, lucrătorilor hotărâte pentru bunul mers al producției. Or, la C.F.R. o importanță vitală pentru asigurarea transporturilor au în primul rînd întreținerea și dezvoltarea liniilor de cale ferată, dotarea cu mijloace moderne de tracțiune, îmbunătățirea mijloacelor de semnalezare și îndrumare a circulației. Subaprecierea acestui sector rezultă și din faptul că în țara noastră liniile duble reprezentau în 1965 doar 6 la sută din totalul rețelei ferate. În alte țări acestea sînt de cîteva ori mai mari: în Cehoslovacia ponderea lor se ridică la 20 la sută, în Polonia la 24 la sută, iar în Franța și Republica Federală a Germaniei la 41 la sută. Această situație a determinat o serioasă rămînire în urmă a intensității traficului de mărfuri pe unele secțiuni de cale ferată din țara noastră deosebit de aglomerate.

Este pe deplin justificată cererea exprimată aici de mai mulți tovarășii de a se analiza în mod temeinic și a se stabili măsuri urgente pentru îmbunătățirea activității de întreținere și reparație a căilor ferate, pentru lichidarea locurilor înguste care împiedică buna circulație a trenurilor. Trebuie să se acorde o atenție sporită modernizării rapide a mijloacelor de semnalezare și comandă, să se ia toate măsurile tehnice corespunzătoare pentru a se asigura deplina siguranță a circulației pe calea ferată.

Desfășurarea în condiții optime a transportului cere, de asemenea, sporirea dotării căilor ferate cu locomotive și vagoane. După cum știți, planul cincinal prevede sporirea parcului de locomotive cu 720. Va spori, de asemenea, parcul de vagoane pentru transportul de călători cu circa 1 000 și cu 22 500 parcul de vagoane de marfă de mare capacitate. Aceste măsuri vor contribui, desigur, într-o măsură considerabilă, la sporirea capacității de transport, la satisfacerea în condiții mai bune a nevoilor circulației de persoane și mărfuri. Dotarea însăși nu va rezolva de la sine problema îmbunătățirii transportului feroviar. O problemă esențială a muncii la C.F.R. este folosirea cât mai eficientă a parcului de vagoane existent în legătură cu aceasta participanții la discuții au relevat serioase neajunsuri. Este vorba de defecțiuni în organizarea circulației care fac ca un număr mare de vagoane să nu fie folosite cu întreaga lor capacitate, să fie prea mult timp imobilizate.

O pagubă mare produce economiei imobilizarea unui număr însemnat de vagoane pe rampele de încărcare și descărcare a întreprinderilor. Numai în anul 1966 s-au înregistrat, datorită defecțiunilor de funcționare, peste 3 800 000 vagoane/ore pierdute. Încălcînd disciplina de plan, unele ministere anulează adesea transportul planificat sau cer suplimentări masive, ceea ce, așa cum s-a arătat în cadrul discuțiilor, provoacă perturbări serioase. În același timp, trebuie spus că nici Ministerul Căilor Ferate și direcțiile sale regionale nu respectă întotdeauna graficul de transport stabilit cu întreprinderile. Nu a fost încă raționalizată circulația vagoanelor goale nu a fost extinsă marșrutizarea transportului de masă, nu s-a lărgit sistemul de transport prin containere. O mare rezervă de creștere a eficienței economice a căilor ferate o reprezintă eliminarea transporturilor încrușate prin aplicarea optimizării — metodă care elimină distanțele inutile și cheltuielile neeconomicoase. Mai mulți tovarășii s-au referit cu lux de amănunte la această categorie de probleme. Se pune în mod logic întrebarea: de ce organele C.F.R., direcțiile generale, ministerul, s-au împăcat atîta vreme cu această stare de lucruri? Trebuie acceptată o consfătuire pe țară pentru discutarea acestor probleme, pentru stabilirea măsurilor în vederea lichidării neajunsurilor!

(Continuare în pag. a III-a)

Ședința de lucru de la Ministerul Căilor Ferate, privind activitatea desfășurată în transportul feroviar a luat sfîrșit vineri la amiază.

La ședința de închidere au luat parte tovarășii Nicolae CEAUȘESCU, Gheorghe Apostol și Mihai Dălea.

În cursul dimineții, adjunctii ministrului căilor ferate Marin Măroiu, Alexandru Filoioreanu, Constantin Iancu și Cornel Burada au prezentat referatul de sinteză asupra lucrărilor desfășurate în cadrul grupurilor de specialitate.

Participanții la consfătuire sau referat în continuare la măsurile ce trebuie luate pentru îmbunătățirea muncii în transportul feroviar. Ei au făcut numeroase propuneri pentru asigurarea regularității și siguranței circulației, buna întreținere și exploatarea parcului de locomotive și vagoane, întărirea disciplinei în muncă, descurajarea corectă, civilizată a călătorilor.

Întimplînd cu o zi și îndeplinind toate sarcinile de serviciu, a luat cuvîntul tovarășul Nicolae CEAUȘESCU, secretar general al Comitului Central al Partidului Comunist Român. Cuvîntarea a fost subliniată în repetate rînduri cu puternice aplauze.

Rostind cuvîntul de închidere a ședinței, tovarășul Florian Dănilache, ministrul căilor ferate, a subliniat că aprecierea dată muncii și realizărilor cetățenilor, indicîndu-le prefațe cuprinse în cuvîntarea tovarășului Nicolae CEAUȘESCU vor constitui un puternic îmbold și o căldură sigură în munca pentru ridicarea activității în transportul feroviar la nivelul mărfurilor sarcini stabilite de Congresul al IX-lea al P.C.R.

Participanții la consfătuire au adresat o telegramă către Comitului Central al Partidului Comunist Român, tovarășului Nicolae CEAUȘESCU, personal, în care își exprimă, în numele tuturor cetățenilor, adîncă recunoștință pentru grija caldă și permanentă pe care partidul și guvernul țării o poartă dezvoltării și modernizării continue a căilor ferate.

(Continuare în pag. a III-a)

O experiență apreciabilă în elaborarea unui proiect industrial

Conducerea partidului nostru a arătat, în repetate rînduri, că o sarcină de prim ordin și permanentă în domeniul investițiilor este utilizarea cu maximă eficiență economică și spirit gospodăresc a mijloacelor materiale și financiare alocate de stat. Acestui sarcină a fost subliniată din nou de tovarășii Nicolae CEAUȘESCU în cuvîntarea rostită la Consfătuirea consacrată activității de proiectare în domeniul construcțiilor.

O experiență bună în gospodărirea cu exigență a fondurilor de investiții s-a acumulat la proiectarea și construcția Uzinei de aluminiu din Slatina. Acest obiectiv a fost construit într-un termen record — 24 de luni — realizîndu-se o economie față de valoarea prevăzută în devizul general aprobat, de peste 50 milioane lei. Ea este rezultatul conlucrării strînsă și eforturilor comune ale beneficiarului, proiectanților, constructorilor și organelor Băncii de Investiții pentru reducerea costului investițiilor și scurtarea duratei de execuție a lucrărilor.

Este de remarcă, înainte de toate, preocuparea

proiectanților (Institutul de proiectări și cercetări pentru industria metalelor neferoase și rare) în adoptarea unor soluții tehnologice la nivelul tehnicii mondiale și a unor soluții cu înalte performanțe. Soluțiile inițiale prezăvute în studiul tehnico-economic au fost aprofundate în faza ulterioară de proiectare. Studiul temeinic al celor două variante și compararea atentă a acestora din punct de vedere tehnic și economic a dus la alegerea tehnologiei obținute în urma studiului în cuve cu anod.

Preocupanții au asigurat, în același timp, prin soluțiile constructive adoptate, un nivel înalt de industrializare a lucrărilor, printr-o mecanizare și o prefabricare maximă a construcțiilor, ceea ce a influențat în mare măsură scurtarea duratei de execuție, reducerea consumului de manoperă și de material lemnos pe șantier. Încă din proiectare s-a atins un grad ridicat de ocupare a terenului (58,7 la sută), o reducere importantă a volumului construcțiilor, rețelelor și instalațiilor, a drumurilor și transporturilor interioare, printr-o amplasare cât mai judicioasă a obiectivelor uzinale. La definierea amplasamentului s-au adus îmbunătățiri

radicale și soluții constructive prin care s-au eliminat o serie de dificultăți tehnice de fundații și izolații ale subsolurilor și canalelor de cable, termice și tehnologice. Proiectanții au asigurat, în același timp, prin soluțiile constructive adoptate, un nivel înalt de industrializare a lucrărilor, printr-o mecanizare și o prefabricare maximă a construcțiilor, ceea ce a influențat în mare măsură scurtarea duratei de execuție, reducerea consumului de manoperă și de material lemnos pe șantier. Încă din proiectare s-a atins un grad ridicat de ocupare a terenului (58,7 la sută), o reducere importantă a volumului construcțiilor, rețelelor și instalațiilor, a drumurilor și transporturilor interioare, printr-o amplasare cât mai judicioasă a obiectivelor uzinale. La definierea amplasamentului s-au adus îmbunătățiri

radicale și soluții constructive prin care s-au eliminat o serie de dificultăți tehnice de fundații și izolații ale subsolurilor și canalelor de cable, termice și tehnologice. Proiectanții au asigurat, în același timp, prin soluțiile constructive adoptate, un nivel înalt de industrializare a lucrărilor, printr-o mecanizare și o prefabricare maximă a construcțiilor, ceea ce a influențat în mare măsură scurtarea duratei de execuție, reducerea consumului de manoperă și de material lemnos pe șantier. Încă din proiectare s-a atins un grad ridicat de ocupare a terenului (58,7 la sută), o reducere importantă a volumului construcțiilor, rețelelor și instalațiilor, a drumurilor și transporturilor interioare, printr-o amplasare cât mai judicioasă a obiectivelor uzinale. La definierea amplasamentului s-au adus îmbunătățiri

laborării proiectului de execuție să se adopte soluții mai economice, care au vizat îndeosebi reducerea consumului de metal. Concluziile sînt în acest sens cîteva exemple. În proiectul aprobat erau stabilite ca fundațiile cuvelor de electroliză să se execute din beton armat. În urma rezultatelor soluției adoptate s-a ajuns la concluzia că se pot executa aceste fundații din beton simplu de calitate, ceea ce a permis să se economisească o cantitate de oțel beton de circa 800 tone. De asemenea, în proiectul aprobat erau prevăzute 5 520 tone construcții metalice pentru sarpanta halezelor de electroliză și pentru grinzele de rulare. Printr-o redistribuire a sarcinilor instalației de recuperare a fluorului din gazele degajate în procesul de electroliză, precum și printr-un calcul aritmetic și o proiectare minuoasă, în proiectul de execuție s-a redus cantitatea de construcție metalică în timpul execuției.

I. GAVRILIU
inginer-șef cu investițiile Uzina de aluminiu Slatina

(Continuare în pag. a III-a)

ÎNCHEREA ȘEINȚEI DE LUCRU PRIVIND ACTIVITATEA DIN TRANSPORTUL FEROVIAR

Referatul prezentat de ministrul căilor ferate, Florian Dănălae

În referatul prezentat în deschiderea ședinței de lucru, ministrul căilor ferate, Florian Dănălae, după ce a subliniat progresul realizat în economie și cultură, ritmul înalte dezvoltare realizate în toate sectoarele de activitate, ceea ce a determinat an de an creșterea volumului transporturilor de călători și mărfuri, s-a referit la realizările obținute de lucrătorii din transportul feroviar. În anul 1966, se spune în referat, volumul tonelor-marfă expediate a fost cu 10,7 la sută mai mare față de cel din anul 1965, iar numărul călătorilor/kilometri a sporit cu 8,3 la sută. Mijloacele de transport au fost mai bine utilizate. Călea ferată a fost dotată până la sfârșitul anului trecut cu 348 de locomotive Diesel-electrice de 2.100 CP, ponderea tracțiunii efectuată cu asemenea mijloace ajungând la 50,2 la sută, centralizarea electro-dinamică a fost extinsă în 40 de stații, iar pe o distanță de 800 km au fost amenajate instalații de bloc automate. Au fost înlocuite peste 3.000 de km linii ferate, iar pe o lungime de 1.600 km linii ale foste sudate. Numeroase stații, depouri, ateliere de zonă și revizii de vagoane au fost sistematizate și modernizate. Importanțele unor lucrări de serviu mare de muncă manuală au dus la creșterea cu 8,4 la sută a productivității muncii. Concomitent, prețul de cost în transportul feroviar a fost redus cu 2,16 la sută în comparație cu anul anterior.

Realizarea și depășirea an de an a planului în transportul feroviar — a subliniat în continuare vorbitorul — demonstrează că marea majoritate a salariaților căilor ferate s-au încadrat în disciplina socialistă a muncii, îndeplinindu-și cu conștiințozitate și devotament îndatoririle de serviu. Un impresionant număr de mecanici și foștiști, implicați de mișcare, manevranți, acari și cantonieri au dat dovadă de un înalt simț de răspundere în îndeplinirea sarcinilor de serviu. Aproximativ 5.000 de salariați au fost recompensați excepțional cu premii însumând peste 2.200.000 lei.

Subliniind aceste realizări, vorbitorul a arătat totodată că în ultima vreme în activitatea căilor ferate s-au manifestat deficiențe serioase. Datorită acestui fapt, în cursul anului 1966 s-au produs accidente de cale ferată soldate cu pierderi de viesți omenești și mari pagube materiale. Situația cu totul nesatisfăcătoare în siguranța circulației se datorează în primul rând abaterilor de la disciplină, ca urmare a unei slabe munci organizatorice și de educare a cadrelor, a lipsei de autoritate și existenței a multor conducători de unități, superficialității controlului. Semnalativ în această direcție este faptul că dintre salariații vinovați de producerea accidentelor grave de cale ferată au fost cei sancționați de mai multe ori pentru încălcarea regulilor de siguranță a circulației fără să se fi luat măsuri de schimbare lor din funcție. Acest fel de tratare a abaterilor în mod simplist, fără simț de răspundere, este unul din motivii care au dus la înfățișarea sancționaților și la banalizarea lor. Îndeplinirea la timp și întoarcerea la ordinelor și instrucțiilor de serviu constituie premiza îmbunătățirii radicale a stării disciplinare, a siguranței și regularității în transportul feroviar.

Referindu-se în continuare la importanța hotărâtoare pe care o au cefeștii în îmbunătățirea transportului feroviar, ministrul căilor ferate a spus: Trebuie combătută cu toată tăria atitudinea acelor lucrători care consideră că instalațiile și utilajele moderne cu care se dotază calea ferată rezolvă de la sine problemele de circulație și de siguranță, punând pe plan secundar necesitatea unei temeinice pregătiri profesionale, existența conștiinței și disciplina fermă pe locul de muncă.

Au fost conduse de ministrul și direcțiile generale, centrale și regionale nu au acordat suficientă atenție activității de selecționare și pregătire a cadrelor. Insuficiența măsurilor luate în privința asigurării capacității de școlarizare în învățământul profesional și tehnic, în selecționarea unor cadre didactice bine pregătite, cu-noscătoare ale tehnicii moderne în transportul feroviar. Nevoia acută

de cadre a făcut să se treacă de multe ori cu vederea peste slaba pregătire a personalului, să se slăbească exigența la examenele de autorizare în funcție.

Vorbitorul a subliniat că deficiențele semnalate în formarea cadrelor constituie principala cauză a depășirii resimțului normal de muncă al salariaților în toate direcțiile regionale și în special în sectoarele de tracțiune, mișcare și vagoane. Datorită incompetenței și neglijenței, în multe unități ale căilor ferate nu se respectă normele elementare de tehnică a securității muncii, care influențează negativ sănătatea muncitorilor. Conducătorii unităților de cale ferată au obligația să acționeze hotărât pentru respectarea regulimului normal de muncă.

Abordind problema regularității circulației trenurilor, ministrul căilor ferate a arătat că în anul 1966 volumul întârzierilor în circulația trenurilor de călători și de marfă a fost aproape dublu față de anul 1965. Aceste întârzieri sînt datorate unor lipsuri grave în munca personalului executiv și de conducere din toate ramurile de exploatare din țară. Conducerea direcțiilor generale, centrale și a celor regionale, ca și toate unitățile C.F.R. de pe întreg cuprinsul țării trebuie să trateze cu mult spirit de răspundere problemele legate de respectarea disciplinei de grafic și să dea dovadă de mai multă competență și operativitate în depistarea cauzelor și în luarea celor mai potrivite măsuri de prevenire a întârzierilor.

Vorbitorul a scos apoi în evidență unele deficiențe existente în activitatea de exploatare comercială în transportul feroviar. Conducătorii multor unități C.F.R. nu s-au preocupat de introducerea și utilizarea mijloacelor de mecanizare specifice operațiilor de încărcare-descărcare în gări și îndeosebi a containerele specializate pe categorii de mărfuri.

O situație necorespunzătoare este constatată în activitatea de bună administrare a publicului călător, de la emiterea bilețelor de călătorie până la coborrea din tren în stația de destinație. Spațiile din stații destinate publicului călător nu sînt întreținute și sînt insuficient dotate, modul de organizare a serviciului provoacă aglomerații la casele de bilete, iar sistemele actuale de informare a călătorilor, ca și cele de rezervare a locurilor în trenuri sînt depășite. Personalul din stații și din trenuri nu are întotdeauna o ținută și comportare și o atitudine civilizată, corectă față de călători, datorită îndeosebi lipsei de instruire și educare. Lipsuri deosebit de grave s-au manifestat în întreținerea sanitară și tehnică a trenurilor.

Tracțiunea feroviară, important sector al căilor ferate, este în continuare în continuă vorbitorul. Exploatarea mai multor tipuri de locomotivă — cu abur, electrice, Diesel-electrice și în curind Diesel-hidraulice — ridică importante probleme cu privire la o cunoaștere mai judicioasă și la cunoașterea temeinică a modului de exploatare și de întreținere a lor. Pe măsura creșterii ponderii tracțiunii cu locomotive Diesel-electrice se manifestă tendința de neglijare a stării tehnice a parcului de locomotive cu abur, concretizată prin mărirea numărului de defectări în parcurs, prin micșorarea parcursului între reparații. Locomotivele cu abur vor avea un rol important încă o perioadă îndelungată de timp în tracțiunea trenurilor. De aceea orice slăbire a atenției în ceea ce privește starea tehnică a acestor locomotive este dăunătoare desfășurării normale a circulației. Pe măsura creșterii parcului de locomotive Diesel-electrice apare tot mai acută problema înlocuirii trenurilor de călători. Tărăgănarea permisă a rezolvării acestei probleme a dus la înlocuirea locomotivelor Diesel, la trenurile de călători, în timp de iarnă, cu locomotive cu abur, ceea ce atrage după sine serioase implicații în respectarea graficelor de circulație și utilizarea rațională a parcului de locomotive.

În privința stării tehnice a parcului de vagoane numărul de defectări în exploatare s-a menținut ridicat. În anul trecut numărul vagoanelor scoase din circulație de-

pășește cu 1,8 la sută pe cel din anul precedent, însumând 184.000 defectări. Durata imobilizării vagoanelor defecte de la scoaterea lor din circulație și până la introducerea în ateliere pentru reparații se menține încă foarte mare, ajungând până la 10 zile. Fondurile de investiții alocate pentru amenajarea spațiilor de lucru și dotarea cu utilaje a atelierelor de zonă și reviziilor de vagoane nu au fost utilizate în întregime, lucrările desfășurându-se în ritm necorespunzător.

În continuare, vorbitorul a subliniat atenția acordată extinderii centralizării electrodinamice, creșterii lungimii liniilor echipate cu bloc de linie automat, introducerii dispecerului de nod și de linie. Nu a fost însă acordată atenția cuvenită dotării căilor ferate cu instalații moderne legate de sporirea siguranței circulației, rețeaua de telecomunicații feroviare nu satisface în totalitate necesitățile actuale; la întreprinderea instalațiilor de electricitate, centralizare și telecomandă există încă deficiențe care duc la deranjamente cu repercusiuni asupra funcționării și siguranței circulației.

Planul de investiții pe 1966 — a continuat ministrul căilor ferate — a fost îndeplinit în proporție de 98,7 la sută la investiții și 99,2 la sută la construcții-montaj, înregistrându-se rămânerea în urmă la unele obiective datorită deficienței care au existat în proiectare și execuție.

Proiecțiile manifestă în unele cazuri tendințe spre rezolvarea temelor prin soluții costisitoare, fără o analiză temeinică a tuturor factorilor de care depind indicatorii tehnico-economici. Indicatorul de bază al planului de investiții este termenul de punere în funcție al unității specifice feroviar și are o importanță deosebită, fiind legat direct de creșterea capacității de transport și de siguranța circulației. An de an s-au manifestat la unitățile beneficiare neglijențe în ceea ce privește această sarcină, planul de punere în funcție nefiind realizat. Trebuie să măsuri energice pentru ca termenul de fabricare la lucrările de investiții să fie redus și în nici un caz depășite.

Călea ferată — a continuat vorbitorul — este o ramură de bază a economiei naționale, în fața căreia stau sarcini de mare răspundere. Este necesar să ridicăm munca noastră la nivelul încrederei acordate de conducerea partidului, de grila permanentă de muncă și să asigurăm condițiile tehnico-materiale de dotare a căilor ferate, cit și față de ridicarea nivelului de trai al cefeștilor. Recent, conducerea de partid și de stat a aprobat majorarea salariilor tarifare, cu începere de la 1 ianuarie 1967, a unor categorii de angajați din funcțiile de bază strins legate de siguranța circulației. Salariile tarifare aprobate reprezintă o creștere medie de 12,2 la sută. Pentru aceste îmbunătățiri se suportă din bugetul statului suma de 143 milioane lei anual. De asemenea, au fost luate măsuri pentru îmbunătățirea uniformelor personalului. La 36.500 salariați, îndeplinind funcții medii și inferioare, se acordă uniforme în mod gratuit, iar la alți 9.000 salariați se acordă reduceri de 50 și 75 la sută din costul uniformelor, ceea ce duce implicit la creșterea salariului real al angajaților. În acest scop se va alocă din bugetul statului suma de 132 milioane lei.

Vorbitorul a arătat în continuare că în scopul întăririi siguranței circulației a fost reintrodusă funcția de șef de tren la trenurile de călători și marfă. Totodată a fost aprobată înființarea a două direcții regionale de cale ferată, la Galați și Deva.

Ne sînt create toate condițiile pentru a asigura transportul de înaltă calitate, pentru satisfacerea tuturor cerințelor economiei naționale în cele mai bune condiții de siguranță și regularitate — a spus în încheiere ministrul căilor ferate. Recunoașterea grății permanente ce ne-o poartă partidul și guvernul țării, personal secretar general al C.C. al P.C.R., tovarășul Nicolae Ceaușescu, să cinstim titlul de cefeștii și tradițiile sale, muncind neobosiți pentru îndeplinirea exemplară a marelui nostru program de muncă și luptă elaborat de Congresul al IX-lea al partidului.

prezentate de ing. CONSTANTIN IANCU, adjunct al ministrului căilor ferate.

În cadrul grupei au fost dezbătute problemele esențiale din activitatea ramurilor respective, au fost analizate cauzele lipsurilor existente și s-au făcut numeroase propuneri de îmbunătățire a muncii. Participanții la discuții au apreciat că problema întăririi disciplinei în serviu, respectarea cu strictețe a ordinelor și instrucțiunilor de exploatare este în prezent o problemă de cea mai mare importanță pentru a se asigura transporturilor feroviare condiții de regularitate și de siguranță deplină a circulației trenurilor. Mecanicii de locomotivă, de care depinde în mare măsură siguranța circulației, trebuie să fie exemple de înaltă disciplină în serviu.

În legătură cu lipsurile existente în recrutarea, formarea și instruirea cadrelor, s-a propus reînființarea școlilor profesionale pe lângă depourile mari și sporirea duratei de școlarizare, îmbunătățirea recrutării mecanicilor de locomotivă Diesel și electrice. Au fost propuse, de asemenea, măsuri privind îmbunătățirea modului de instruire la școala personalului din cadrul depourilor.

Maio multi vorbitori au arătat că instrucțiunile sînt redactate greoi, numărul exemplarelor este insuficient și au multe modificări. Au fost formulate propuneri de remediere a acestei situații.

Un număr de propuneri s-au referit la necesitatea asigurării unor utilaje la nivel corespunzător, la creșterea nivelului de muncă mai bune în unele sectoare cheie.

În direcția ridicării intereselor materiale a lucrătorilor, s-a precizat că nu se poate pune în concordanță instrucția de premiere cu prevederile instrucției de prevenire și tratare a evenimentelor.

S-au făcut propuneri pentru dezvoltarea proiectului de H.C.M. privind planificarea transporturilor pe calea ferată, precum și reglementarea folosirii vagoanelor pentru transportarea mărfurilor care prin natura lor murdăresc sau deteriorează vagoanele.

Concluziile dezbaterilor din grupa vagoane au fost prezentate de CORNELIU BURADA, adjunct al ministrului căilor ferate.

Din concluziile comisiei se desprind un sir de propuneri importante pentru perfecționarea muncii în acest sector. S-a propus astfel ca fondurile de investiții să fie folosite în primul rînd pentru realizarea unor șantierelor de pregătire a trenurilor, bine utile, criticându-se slaba folosire a creditelor bancare la executarea unor lucrări de mecanizare.

Unii vorbitori au subliniat greutățile care există în activitatea unor revizii de vagoane datorită dispersării locurilor de muncă și au propus ca în cadrul lucrărilor de sistematizare a stațiilor să se urmărească concentrarea activității a acestora.

Pentru o mai bună pregătire tehnică a trenurilor este necesar să se accelereze ritmul de dotare a centrelor de probă a frinelor cu roboți mecanici automatizați. Ținîndu-se seama de complexitatea instalațiilor cu care sînt dotate noile vagoane de călători, s-a propus întocmirea unor cataloage care să usureze aprovizionarea cu piese de schimb, precum și elaborarea unor instrucțiuni mai detaliate necesare în procesul de școlarizare.

Buna întreținere a parcului de vagoane impune lichidarea unor lipsuri și greutăți în aprovizionarea cu piese de schimb, s-a subliniat necesitatea asigurării unei unități de aprovizionare coordonate pe ramură. Pentru evitarea degradării premature a vagoanelor de marfă vorbitorii au recomandat ca acestea să fie utilizate numai la încărcarea mărfurilor pentru care au fost construite. Pentru ridicarea nivelului reparațiilor s-a propus examinarea compoziției formatorilor de recepție din atelierele reparațiilor și completarea lor cu cadre de specialitate și cu experiență.

În dezbaterile din cadrul grupei a fost scoasă în evidență necesitatea contribuției largi a cercetării științifice în rezolvarea problemelor ce apar în exploatarea vagoanelor. În ce privește pregătirea și perfecționarea cadrelor în ramura de vagoane, este necesar să se studieze reînființarea școlilor profesionale din Constanța, Cluj, Oradea și Galați.

Concluziile discuțiilor din grupa întăririi căii, construcții și proiectare au fost prezentate de MARIU MARIU, adjunct al ministrului căilor ferate.

În cadrul discuțiilor care au avut loc în această grupă, un număr mare de propuneri s-au referit la măsurile ce urmează a fi luate în vederea îmbunătățirii stării tehnice, îndeosebi cele privind ridicarea calității sistemelor de tracțiune și centralizării electrodinamice ale stațiilor, îmbunătățirea materialului metalic de cale, fabricarea de piese izolate ale schimbărilor de cale și asamblarea și fabricarea unor schimbătoare care să permită viteze de circulație mari în abateri. Se-a considerat că o condiție esențială pentru ridicarea calității căii o constituie exercitarea unui control riguros și permanent prin reviziile programate și din care aparau modern pentru depistarea defectelor. Participanții au făcut propuneri de măsuri în vederea înlăturării posibilităților de accidente, la trecerile de nivel paze din linie curentă.

Șefii de șantier și directorii ai întreprinderilor de construcții au accentuat lipsurile care mai persistă în executarea lucrărilor sub circulație, făcînd propuneri de îmbunătățire esalonării acestor lucrări, de realizare a măsurilor pen-

tru creșterea vitezei în locurile supuse restricțiilor de la 15 la 30 km pe oră.

Au fost, de asemenea, sugerate măsuri pentru îmbunătățirea școlarizării picherilor, șefilor de echipă și a meseriașilor de cale, pentru instruirea personalului de

întreținere, pregătirea meseriașilor constructori din specialitățile legate de întreținerea liniilor și a podurilor.

În legătură cu activitatea de proiectare, s-a insistat asupra cerințelor de înaltă calitate ale documentației de execuție, intensificării colaborării

dintre beneficiari, constructori și proiectanți.

Discuțiile purtate au reliefat existența resurselor tehnice pentru îndreptarea situației și hotărîrea fermă de a se depune tot efortul în vederea întăririi disciplinei, organizării superioare a proceselor de producție.

Discuții generale

Subliniind eforturile făcute de partid și guvern pentru înzestrarea și modernizarea transporturilor feroviare și trecînd în revistă rezultatele obținute de lucrătorii de cale ferată, participanții la discuții în ședințele plenary au insistat asupra cauzelor lipsurilor manifestate și asupra măsurilor ce se impun în vederea lichidării lor.

Dotarea cu material rulant și instalații moderne a dat posibilitatea feroviarilor să și îndeplinească sarcinile sporite în transportul de marfuri și persoane. În regiunile de exploatare îmbunătățirea metodelor de stimularea a mecanicilor care recuperează întârzierile trenurilor, precum și unele măsuri tehnico-organizatorice importante.

La întărirea disciplinei în rîndul lucrătorilor de cale ferată o contribuție importantă trebuie să aducă sindicatele, a subliniat A. Grecu, președintele Comitetului Uniiunilor sindicalelor din transporturi și telecomunicații. Comitetele sindicalelor din unitățile de cale ferată au fost instruite și îndrumate să pună în centrul întregii lor activități această problemă, să folosească în acest scop toate mijloacele și formele specifice muncii sindicale. Acele comitete ale sindicalelor care au acționat în mod eficient au imprimat lucrătorilor care concură la siguranța circulației spiritul de răspundere în respectarea cu strictețe a ordinelor și regulamentelor de exploatare.

Experiența arată însă că ceea ce s-a făcut este încă insuficient. Paralel cu intensificarea muncii culturale-educative, este necesar ca în vederea generalizării metodelor bune de lucru să se organizeze, pe direcții regionale, cursuri de caracter de schimb de experiență. În cadrul acestora, lucrătorii din unitățile unde nu s-au produs evenimente de circulație pot împărtăși metodele lor de lucru. Sintetizînd această experiență și făcînd-o larg cunoscută salariaților din unitățile de exploatare, se va duce o contribuție însemnată la întărirea disciplinei. Fiecare feroviar trebuie să fie conștient de faptul că fără o disciplină severă, caracteristică și tradițională lucrătorilor din calea ferată, nu se poate concepe o circulație normală a trenurilor.

Maio mulți vorbitori în ședințele plenary s-au referit la modul cum este utilizat și îngrijit materialul rulant modern cu care este înzestrat transportul nostru feroviar. S-a subliniat necesitatea atenției permanente pentru utilizarea materialului rulant la întreaga capacitate, îmbunătățirea indicatorilor de calitate în rîndul vagonului de marfă, încălzirea statică, parcursul mediu zilnic al locomotivei — care reduce cheltuielile de exploatare și prețul de cost al transportului.

Ei au arătat în același timp neglijențele în întreținerea și exploatarea parcului de locomotive și vagoane. Lipsa de exigență și slaba pregătire profesională și revizia superficială au produs în anul care a trecut un mare număr de defectiuni. Directorul general al vagoanelor din Ministerul Căilor Ferate, ing. DUMITRU GABOR, a arătat că, datorită unor reparații necorespunzătoare, în 1966 întârzierile în circulația vagoanelor de marfă și călători se ridică la peste 100.000 de minute, puțin importante cheltuieli bănești. Acestea se datorează faptului că personalul de specialitate nu și-a concentrat toată atenția asupra îmbunătățirii permanente a calității reparațiilor și a întinerii parcului. În unele întreprinderi — ca Uzinele metalurgice Reșina și Cămin, siderurgice de la Hunedoara și Galați, în portul Constanța cu ocazia încălzirii și descărcării, se aduc chiar daune vagoanelor. Vorbitorul a propus elaborarea unei hotărîri prevăzînd măsuri severe în asemenea cazuri.

O serie de vorbitori, printre care Nicolae Chertes, director adjunct la Direcția regională C.F.R. Cluj, Cornel Suvaru, mecanic la Depoul de locomotive Timișoara, și alții, au criticat concepția greșită a unor lucrători de cale ferată care consideră că, în condițiile actuale, cînd se extinde de la un altul tracțiunea Diesel și electrică, locomotivele cu abur nu ar mai prezenta interes, neglijînd întreținerea și repararea acestora. Ei au arătat că în prezent aceste locomotive au totuși o pondere destul de însemnată în tracțiunea feroviară și că este necesar ca cefeștii din întreaga țară să acorde o grijă sporită întreținerii și reparațiilor lor.

Realizarea programului de modernizare și reutilizare tehnică a transportului feroviar este legată de un însemnat volum de construcții. O serie de participanți, printre care ing. Ion Lup, director general al transportului feroviar, s-au ocupat în cuvîntul lor de problema realizării în termen și de calitate corespunzătoare a lucrărilor de investiții, zătoare în același timp măsurile ce se impun în acest scop.

Pentru a nu slăbini circulația trenurilor în timpul executării lucrărilor s-a propus o mai strînsă colaborare între unitățile de proiectare și cele de execuție în

scopul pășirii celor mai eficiente soluții.

În cuvîntul lor, aproape toți vorbitorii s-au referit la importanța deosebită pe care o reprezintă pentru îmbunătățirea transportului feroviar problema pregătirii unor cadre corespunzătoare cerințelor transportului modern.

Subliniindu-se că a fi conducerea ministrului, cit și direcțiile generale, centrale și regionale nu acordă suficientă atenție activității de selecționare și pregătire a cadrelor — activitate care trebuie să facă parte integrantă din măsurile necesare îndeplinirii planului de transport, în cele mai bune condiții.

S-a arătat că în momentul de față se face simțită lipsa de cadre în sectorul exploătrării feroviare, îndeosebi în funcții de bază, ca mecanici de locomotivă, foștiști, lăcătuși de revizie, impieșcări de mișcare, manevranți, acari, electro-mecanici, montieri etc.

GH. DORNEANU, directorul Direcției regionale C. F. R. Timișoara, și alți vorbitori s-au referit în special la insuficiența măsurilor luate în privința asigurării capacității de școlarizare în învățământul profesional și tehnic, în selecționarea unor cadre didactice bine pregătite, cunoscutoare ale tehnicii moderne în transportul feroviar.

Alți vorbitori au subliniat că sistemul de școlarizare este necorespunzător, au arătat că trebuie făcută o analiză planurilor și programelor analitice ale diferitelor școli și cursuri a reieșit că nu s-a ținut întotdeauna seama de specificul meseriei, de schimbările survenite în tehnica și în procesul de transport, ceea ce a dus la o slabă pregătire teoretică și practică a elevilor. S-a sugerat ca școlile profesionale să fie dotate cu aparatură profesională și a se organiza cursuri și cursuri a reieșit că nu s-a ținut întotdeauna seama de specificul meseriei, de schimbările survenite în tehnica și în procesul de transport, ceea ce a dus la o slabă pregătire teoretică și practică a elevilor.

S-a sugerat ca școlile profesionale să fie dotate cu aparatură profesională și a se organiza cursuri și cursuri a reieșit că nu s-a ținut întotdeauna seama de specificul meseriei, de schimbările survenite în tehnica și în procesul de transport, ceea ce a dus la o slabă pregătire teoretică și practică a elevilor.

O atenție deosebită, s-a accentuat în discuții, trebuie să fie acordată folosirii corespunzătoare a cadrelor de ingineri, creșterii rolului și răspunderii cadrelor medii, folosirii cit mai rațională a oștilor de salariați în fiecare unitate de muncă. Este necesar, totodată, a arătat I. Budura, directorul Direcției regionale C.F.R. Iași, să fie revizuit sistemul de școlarizare și premiere la unele categorii de lucrători, legîndu-li mai strîns de realizările cantitative și calitative.

Exprîmîndu-și satisfacția pentru măsurile adoptate de partid și guvern pentru îmbunătățirea condițiilor de trai ale cefeștilor, vorbitorii au venit totodată cu o serie de propuneri în vederea sporirii securității muncii lucrătorilor, a ameliorării condițiilor de muncă într-o serie de sectoare.

În atenția participanților la consfățurile a stat și problema modului în care personalul feroviar asigură deservirea călătorilor în stațiile C.F.R. și în timpul transportului. În această privință, au subliniat numeroși vorbitori, s-au manifestat și conștință să se manifeste deficiențe însemnate. Nu s-a rezolvat nici pînă acum, a arătat I. Tudose, șeful serviciului tracțiune din Direcția regională C.F.R. Craiova, problema încălzirii vagoanelor de călători deservite operativ de locomotive Diesel, ajungîndu-se la asemenea soluții iraționale ca atatarea unei locomotive cu aburi. Multe stații dispun de spații insuficiente și prost amenajate pentru deservirea publicului. Ghișeele de bilete sînt puține la număr, ceea ce provoacă aglomerații. Pe bună dreptate publicul își exprimă nemulțumirile pentru faptul că în stațiile de cale ferată nu sînt realizate condiții de muncă și de trai antisoziale ale unor călători — puțini la număr — care murdăresc și deteriorează întreținerile și instalațiile vagoanelor; împotriva acestora s-a solicitat sprijinul organizațiilor obștești și al opiniei publice.

Participanții la discuții au subliniat în unanimitate utilitatea și eficiența acestei ședințe de lucru. Ei au mulțumit conducerii partidului și statului, tovarășului Nicolae Ceaușescu personal, pentru grija manifestată față de dezvoltarea și modernizarea continuă a transporturilor feroviare, pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și de viață ale cefeștilor. Toți vorbitorii au exprimat hotărîrea fermă a marelui detașament al lucrătorilor de drumul de fier de a munci cu fermitate, de a-și mobiliza toată energia și capacitatea de muncă pentru ridicarea prestigiului căilor ferate române. (Agerpres)

CUVÎNTAREA TOVARĂȘULUI NICOLAE CEAUȘESCU

(Urmare din pag. 1)

Consider necesar ca atât conducerea ministerului, cât și direcțiile regionale, conducerea stațiilor, toate organele C.F.R., pînă la ultimul lucrător cărui rol revine o anumită răspundere în folosirea rațională a vagoanelor și celorlalte mijloace de transport, să treacă în mod hotărît la lichidarea grabnică a acestor neajunsuri. Problema eficienței transportului nostru feroviar, a descrierii optime a economiei naționale și a populației trebuie să stea în centrul atenției tuturor lucrătorilor de la C.F.R.

Faptul că parcul existent de locomotive și vagoane nu este folosit în mod rațional se datorează și lipsurilor existente în întreținerea acestuia. Din această cauză un număr mare de locomotive și vagoane este scos din circuit. Pe bună dreptate au cerut aici mulți tovarăși să se ia măsuri pentru folosirea cât mai rațională și cu cea mai mare eficiență economică a parcului existent, pentru îmbunătățirea întreținerii și reparării sale.

Intr-o serie de cazuri lucrările de reparații și întreținere a parcului de locomotive și vagoane au o calitate scăzută, ceea ce are ca efect întreruperi dese de circulație, creșterea numărului de defecțiuni tehnice. Din această cauză în anul 1966 a scăzut cu 38 la sută timpul de funcționare a locomotivelor cu abur față de anul precedent. Conducerea Ministerului Căilor Ferate, direcțiile regionale, toate organele care au răspundere în această direcție trebuie să asigure ca reparațiile și întreținerea parcului de locomotive și vagoane să se facă în cele mai bune condiții.

Unii tovarăși din Ministerul Căilor Ferate au propus dezafectarea unor ateliere și începerea construirii, în câteva centre, a altora sub motiv că cele existente sînt mici, sînt de pe timpul burgheziei și nu mai corespund exigențelor oamenilor care lucrează în socialism. Consider că aceste propuneri sînt greșite; adoptarea lor ne-ar conduce la cheltuieli inutile și, pentru o perioadă de timp, ne-ar lipsi de posibilitatea asigurării întreținerii mijloacelor existente. Se pune pe drept cuvînt întrebarea: pentru ce este nevoie să investim mijloace materiale și financiare în noi construcții, cînd în actualele ateliere de reparații mai sînt încă spații libere, nefolosite? Prin reprofilarea depourilor și a remizelor de locomotive, ca urmare a introducerii locomotivelor Diesel electrice, aceste spații pot fi utilizate pentru amenajarea atelierelor de reparații, obținându-se astfel importante economii de investiții.

Este necesar să analizăm în mod serios toate mijloacele și condițiile de care dispunem pentru întreținerea și reparația parcului existent și să folosim la maximum capacitățile existente. În loc să le investim în clădiri, să folosim mijloacele financiare pentru mai buna utilizare a capacităților actuale. Întrucît acest lucru asigură îmbunătățirea întreținerii și reparației parcului de vagoane și locomotive.

Așa cum am mai arătat, partidul și guvernul dau o apreciere pozitivă activității personalului din sectorul circulației feroviare. Sporirea traficului a cerut eforturi serioase, a impus creșterea numărului personalului, îmbunătățirea pregătirii sale profesionale și tehnice. Fără îndoială, și în această direcție am obținut o serie de rezultate bune. În mod justificat însă, Consfătuirea s-a ocupat cu toată seriozitatea de unele aspecte negative din activitatea unor lucrători de la C.F.R. și a unor organe ale căilor ferate, de unele defecțiuni care au produs o îngrijorare deosebită. După cum s-a arătat în discuțiile purtate aici în ultimii ani numărul accidentelor a crescut.

Este deosebit de grav faptul că în 1966 au avut loc accidente soldate cu pierderi de vieți omenești. Ne putem oare împăca cu această stare de lucruri? Se pune întrebarea: de ce am ajuns aici? În intervențiile lor, mai mulți tovarăși, ridicîndu-se cu hotărîre împotriva acestor fenomene negative, au dat răspunsuri foarte interesante. Ele au la origine încălcarea celor mai elementare reguli privitoare la siguranța circulației. Ele atestă o serioasă slăbire a simțului de răspundere, a disciplinei, a exigenței din partea personalului și a organelor de conducere ale căilor ferate. Ele demonstrează că controlul se exercită slab, nu previne deficiențele și nu ajută la înlăturarea lor efectivă și operativă.

S-a vorbit aici despre răspunderea mecanicilor. Pe mîna mecanicului se dau sute de vieți omenești, materiale, produse — aceasta impune, tovarăși, o răspundere excepțională. Mecanicul este un adevărat comandant și în această calitate trebuie bine educat, bine instruit. Marea majoritate a mecanicilor noștri îndeplinesc aceste condiții. Din păcate avem în această funcție și oameni care nesocotesc regulile impuse de regulamente și de conștiința socialistă. Sînt de acord cu ce s-a spus aici: trebuie creată în rândurile tuturor lucrătorilor conștiința răspunderii. La C.F.R. ordinea trebuie să se execute cu rigurozitate. Așa a fost și în trecut și n-a fost rău. Așa este în totalitatea lumii. Așa trebuie să fie și la noi. Dacă nu va fi așa nu vom avea ordine și disciplină la calea ferată, nu vom putea pune capăt neajunsurilor. Instruind oamenii, învățîndu-i ce au de făcut din punct de vedere profesional, dînd ordine precise, eficiente, sancționînd pe cei ce nu le execută, pe cei ce se nu-și îndeplinesc obligațiile, înlocuind pe acei ce se dovedesc incapabili să-și îndeplinească sarcinile — iată cum vom putea instaura ordinea și disciplina în toate organismele și verigile căilor ferate.

Crede că nu este necesar să demonstrăm prea mult necesitatea imperioasă de a se lua cele mai energice măsuri pentru a se lichida cu desăvîrșire posibilitatea repetării în con-

tinuare a unor accidente. Trebuie făcut un punct de onoare și de cinste al tuturor lucrătorilor din transporturile feroviare de a garanta siguranța deplină a transporturilor atât pentru călători cât și pentru mărfuri. Trebuie întărită disciplina și ordinea, trebuie adoptate toate măsurile tehnice și organizatorice corespunzătoare. Grijă față de om nu poate fi confundată cu admiterea indisciplinei și dezordinii, cu tolerarea atitudinii condamnabile de nepăsare față de interesele și viața cetățenilor patriei noastre, față de avutul statului.

Consider că marea majoritate a lucrătorilor din acest sector important de activitate vor fi la înălțimea îndatoririlor, vor lăchida în cel mai scurt timp neajunsurile semnlate. Dispunem de suficiente forțe destoinice în întregul personal de la C.F.R. pentru a realiza acest deziderat.

Unii tovarăși au criticat lipsurile manifestate în planificarea și organizarea transporturilor care conduc de multe ori la întrucări, la cheltuieli inutile, precum și cauzurile destul de frecvente de întârziere a trenurilor care provoacă dereglarea circulației și aduc mari pagube economiei naționale.

Este necesar să se analizeze cu toată seriozitatea aceste stări de lucruri, să se ia măsuri pentru îmbunătățirea întregii activități din domeniul transportului feroviar. Trebuie să facem ca acest sistem principal de circulație, care alimentează întreaga economie națională, să funcționeze în mod exemplar, să asigure deservirea la timp și în bune condiții a tuturor sectoarelor de activitate ale societății socialiste.

O problemă importantă pentru ridicarea eficienței economice a transporturilor feroviare o reprezintă creșterea productivității muncii — domeniu în care există încă rezerve mari. În timp ce la noi în 1965 un kilometru de linie era deservit de 14,7 salariați, în Franța acest raport era de 9,3 salariați pe kilometru de linie. Cu atât mai de neînțeles apare faptul că în planul cincinal, Comitetul de Stat al Planificării și Ministerul Căilor Ferate au prevăzut ca în 1970 să se ajungă la 15,9 salariați pe kilometru de linie. Măsurile de modernizare a căilor ferate, prevăzute a se realiza în următorii ani, trebuie să ducă nu la creșterea, ci la reducerea numărului de salariați pe kilometru de linie, la sporirea continuă a productivității muncii.

Desigur, aceasta cere buna pregătire și instruire a personalului de deservire. Dacă acesta nu cunoaște bine mijloacele pe care este chemat să le manevreze, modernizarea transporturilor nu poate duce la rezultatele pe care le așteptăm. Așa cum au arătat aici unii tovarăși, unele greutăți sînt determinate tocmai de faptul că nu au fost luate măsuri suficiente pentru instruirea personalului în vederea mînuirii noii aparatură.

O problemă de însemnătate hotărîtoare pentru îmbunătățirea transportului feroviar este problema cadrelor. În ultimii ani s-au obținut desigur rezultate bune și în direcția recrutării și pregătirii cadrelor de la C.F.R. Trebuie să spunem însă că aici continuă să se manifeste neajunsuri foarte serioase. Se constată o mare lipsă de personal calificat, mai ales în sectoarele de exploatare legate direct de siguranța circulației. La sfîrșitul anului 1966 lipseau la calea ferată aproape 10 000 de cadre de specialitate.

Ministerul Căilor Ferate, direcțiile generale, centrale și regionale nu au acordat atenția necesară bunei funcționări a sistemului de școlarizare și perfecționare a cadrelor, promovării acestora în raport cu capacitățile și pregătirea lor. Din această cauză, într-un șir de sectoare lucrează oameni a căror calificare nu corespunde cerințelor moderne ale transportului feroviar. Au fost desființate școli cu tradiție care pregăteau cadre pentru calea ferată; desființarea școlii profesionale de la Oradea, creată în 1918, precum și a celor din Satu Mare, Palas Constanța, a restrîns serios capacitatea de școlarizare a cadrelor pentru C.F.R. Dotarea transportului feroviar cu mijloace moderne de tracțiune și instalații la nivelul tehnicii mondiale impune acordarea unei atenții sporite pregătirii de cadre cu pregătire medie tehnică pentru toate ramurile, largirea școlarizării prin liceele industriale, dezvoltarea bazei materiale a învățămîntului de specialitate. Activitatea de școlarizare și perfecționare a cadrelor, de care depinde în mod hotărîtor întreaga activitate de la C.F.R., va trebui pusă de acord, din toate punctele de vedere, cu exigențele actuale ale circulației din țara noastră.

În cel mai scurt timp să se analizeze situația pregătirii cadrelor și să se întocmească un plan special de măsuri menite să asigure satisfacerea în perspectivă a nevoilor de personal calificat ale căilor ferate. Să se țină seama de observațiile critice făcute aici referitor la faptul că școlile C.F.R. nu se ocupă exclusiv de pregătirea cadrelor pentru calea ferată. Desigur, în parte, această situație este urmarea faptului că ministerul a funcționat împreună cu alte sectoare de activitate. Înțelegîndu-se greșit problema concentrării școlilor, s-au luat măsuri care au împiedicat specializarea cadrelor. Trebuie să îndreptăm în cel mai scurt timp această stare de lucruri.

În fața dumneavoastră, a lucrătorilor din circulație, stau sarcini deosebit de mari. Congresul al IX-lea a trasat un vast program de dezvoltare a întregii societăți. În cadrul acestui program, transportului feroviar îi revine un rol de cea mai mare însemnătate. Partidul și statul alocă sume importante pentru dezvoltarea și modernizarea transporturilor în România. Ele trebuie folosite cu chibzuință, pentru ca activitatea de circulație pe calea ferată să se ridice la nivelul cerințelor etapei de desăvîrșire a

construcției socialiste. Cele aproximativ 17 miliarde de lei alocate în cincinal acestui sector — sumă destul de însemnată — trebuie folosite cu pricepere pentru a asigura ridicarea substanțială a întregii activități a sistemului nostru feroviar.

Este necesar să fie acordată o atenție mai mare reducerii cheltuielilor de exploatare și întreținerii care continuă încă să fie destul de mari. Există toate condițiile ca neajunsurile în muncă să fie lichidate în cel mai scurt timp, ca să se pună ordine în toate compartimentele transportului feroviar.

În cadrul Consfătuirii s-au adus critici îndreptate actualelor reglementări privind instruirea și îndrumarea personalului, volumului prea mare de ordine și instrucțiuni. Este necesar să fie studiată simplifierea și raționalizarea sistemului de evidență și a regulamentelor privitoare la activitatea salariaților de calea ferată, să se ia măsuri pentru îmbunătățirea controlului în toate domeniile de activitate ale C.F.R.

Ca și în celelalte sectoare ale economiei naționale, se impune și în transporturile feroviare creșterea preocupării pentru introducerea pe scară largă a tehnicii avansate pentru folosirea instalațiilor de centralizare electrodinamică, a sistemului de informații electronice, a elementelor tehnice în siguranța circulației cu autostopul, a semnalizărilor automate și a altor mijloace de lucru moderne.

Se impune ca Ministerul Căilor Ferate să ia măsuri urgente pentru recuperarea infirmității în crearea centrului de calcul electronic, ajutor prețios în organizarea științifică a activității de exploatare, în îmbunătățirea controlului tehnic în transportul feroviar. Se cere o mai mare atenție pentru valorificarea cercetărilor științifice în activitatea C.F.R. Trebuie coordonată mai bine activitatea institutului de cercetări cu necesitățile pe care le ridică activitatea de exploatare, urmîndu-se aplicarea operativă în practică a rezultatelor cercetărilor.

Este necesar să se asigure o exactitate matematică în circulația trenurilor, prin întocmirea unui grafic care să țină seama de toate elementele obiective ce influențează desfășurarea transportului. Un asemenea grafic trebuie să asigure condiții optime de siguranță și regularitate a circulației, conducînd, în același timp, la o utilizare rațională a forțelor de muncă, la respectarea timpului normal de lucru și odihnă a personalului.

În vederea satisfacerii cerințelor de transport ale economiei naționale și obținerii unor parametri ridicați de exploatare, este necesar să se asigure utilizarea eficientă a tuturor dotărilor tehnice din calea ferată. O atenție deosebită va trebui să fie acordată îmbunătățirii rulajului vagonului de marfă, creșterii vitezei tehnice și comerciale a trenurilor de marfă și călătorii, mecanizării operațiunilor de încărcare-descărcare și extinderii pe scară largă a sistemului de transport prin containere.

Măsurile energice se impun pentru îmbunătățirea condițiilor de confort și de bună deservire a călătorilor, atât în stații cit și în trenuri. În acest sens este necesară atât pregătirea tehnică corespunzătoare a gării și a stațiilor de călătorii cât și instruirea personalului de stație și de tren pentru a avea o ținută și comportare corectă, civilizată față de călători.

Organizațiile de partid, de U.T.C. și sindicale din unitățile de cale ferată sînt chemate să aducă un aport crescut la întărirea simțului de răspundere și disciplinei în muncă, la ridicarea nivelului cunoștințelor tuturor salariaților, la educarea lor în spiritul unei înalte exigențe profesionale. Comitetele regionale, raionale și orașenești de partid trebuie să acorde o atenție mai mare îndrumării, controlului și sprijinului organizațiilor de partid de la calea ferată, controlului activității unităților feroviare de pe teritoriul lor.

Partidul și guvernul acordă o grijă permanentă îmbunătățirii condițiilor de muncă și de viață ale lucrătorilor feroviari. Recentele măsuri privind îmbunătățirea salariilor lucrătorilor din transportul feroviar și îmbunătățirea criteriilor de acordare a uniformelor sînt o mărturie în această direcție. Prin această măsură salariații de la circulația feroviară vor beneficia în plus de o sumă de 282 milioane lei. Sîntem convinși că toți lucrătorii de la C.F.R. vor răspunde grijii partidului și guvernului prin îmbunătățirea muncii lor, prin îndeplinirea în cele mai bune condiții a sarcinilor care le revin.

Desigur, tovarăși, ridicarea continuă a nivelului de viață al lucrătorilor feroviari, ca și al tuturor oamenilor muncii, al întregului nostru popor, este strîns legată de dezvoltarea neîntrepută a economiei noastre naționale, de îndeplinirea cu succes a planului cincinal. După cum știți, în cadrul planului cincinal sînt prevăzute măsuri însemnate de creștere a salariului real, de ridicare a nivelului de viață al tuturor cetățenilor din țara noastră. Rezultatele obținute pînă acum reprezintă o garanție că planul cincinal va fi realizat cu succes — aceasta va duce la ridicarea țării noastre pe o treaptă superioară a dezvoltării economice, la îmbunătățirea continuă a vieții materiale și spirituale a tuturor cetățenilor patriei noastre socialiste. În încheiere, doresc să-mi exprim încă o dată convingerea că lucrătorii din transportul feroviar nu vor preocupă nici un efort pentru a-și îndeplini cu cinste sarcinile care le revin. Vă urez tuturor, în numele conducerii de partid și de stat, noi și noi succese în activitatea dumneavoastră închinată înfiorării patriei noastre socialiste.

(În repetate rânduri, cuvîntarea tovarășului Nicolae Ceaușescu a fost subliniată de aplauzele vii, puternice, ale asistenței)

Încheierea ședinței de lucru privind activitatea din transportul feroviar

(Urmare din pag. 1)

te — sector de bază al economiei naționale — îmbunătățirii condițiilor de muncă și de viață ale lucrătorilor feroviari.

Ne angajăm — se spune în telegramă — să întărîm și mai mult disciplina în muncă, răspunderea în executarea serviciului, să ne ridicăm permanent nivelul cunoștințelor profesionale, să folosim cu pricepere și randament sporit mijloacele și instalațiile pe care statul nostru socialist ni le pune la îndemînă. Ne angajăm ca circulația trenurilor să se desfășoare în condiții de siguranță deplină, iar regularitatea în transportul pe calea ferată să reprezîntă obiectivul principal din fiecare moment al activității noastre.

Aplicînd neabătut sarcinile desprinse din analiza cu activul de bază, vom da o atenție sporită bunei deserviri a călătorilor în trenuri și stații, îmbunătățind gradul de confort și de pregătire tehnică a garniturilor de călători, asigurînd oamenilor muncii o deservire civilizată, așa cum merită harnicii constructori ai societății noastre socialiste.

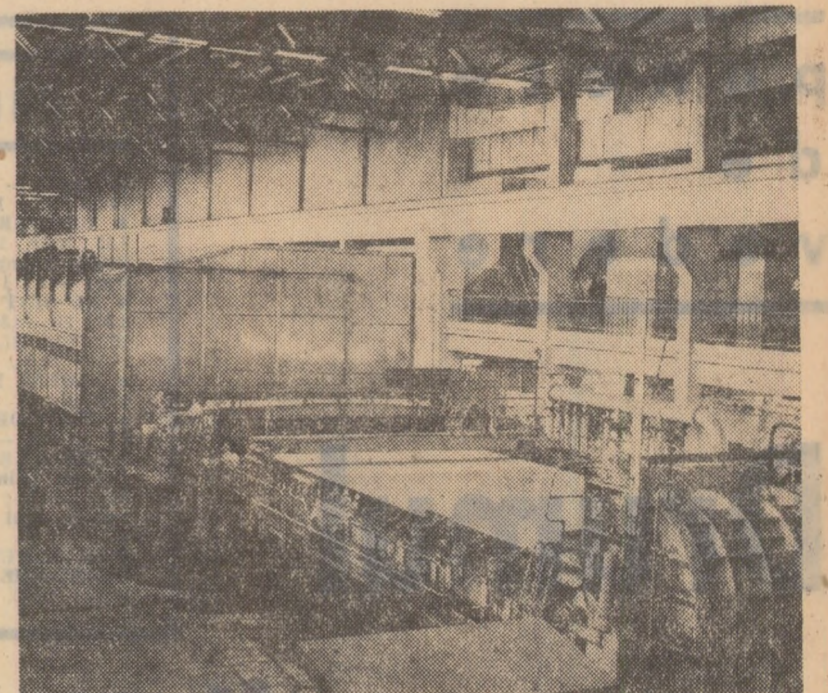
În aceste zile ne pregătăm să sîrbătorim „Ziua ceferiștilor”. Cîntînd glorioasele tradiții de luptă ale feroviarilor sub steagul luminos al partidului, încredîmînăm Comitetul Central al Partidului Comunist Român, pe dumneavoastră personal, guvernul țării că vom fi la înălțimea sarcinilor ce ne sînt trasate, că lucrătorii transportului feroviar — participanți direcți la opera de desăvîrșire a construcției socialiste — vor fi în primele rînduri în lupta condusă de partidul nostru drag pentru continuarea înfiorării și propășirea a României socialiste.

(Urmare din pag. 1)

talică cu circa 23 la sută, reprezentînd 1 260 tone metal. Sau la fabrica de anozii, raționalizîndu-se amplasarea utilajelor grele în jurul de pastrii (construcție cu 9 nivele și 35 m înălțime) s-a redus cantitatea de construcție metalică cu circa 400 tone.

Este de adăugat, totodată, că pe parcursul realizării investiției, prin executarea unor lucrări de calitate și o bună organizare a execuției s-au realizat economii și față de prevederile proiectului de execuție. De exemplu, în acest proiect s-a preconizat executarea de lenzuile de rectificare la peretii din panouri prefabricate de la halele de electroliză, fiindu-se seama de neregularitățile ce se pot ivi la furnitură sau în urma executării lucrărilor de montare a panourilor. O execuție atentă, de calitate a montajului, nu au mai făcut necesare aceste lucrări, realizîndu-se o economie de 700 000 lei. Economii însemnate s-au obținut și prin executarea unor finisaje exterioare de calitate la fațadele halezor de electroliză, cit și la nite operații.

După cum se știe, în valoarea fiecărei investiții se prevede un anumit cantum pentru efectuarea probelor tehnologice. Este un merit al constructorilor și montatorilor, cit și al cadrelor tehnice din uzină că, în această fază, s-au realizat economii, față de fondurile prevăzute, de peste 24 milioane lei. Sursa acestor economii o constituie calitatea înaltă a lucrărilor de construcții-montaj, asigurată în mare măsură printr-o asistență competentă și permanentă a specialiștilor de pe șantier. Totodată, s-a acordat o deosebită atenție recepționării pe



Secția de deshidratare a celulozei de la Combinatul de celuloză și hîrtie — Brăila

Foto: Agerpres

Plenara lărgită a Consiliului Superior al Agriculturii

În zilele de 9 și 10 februarie a avut loc o plenară lărgită a Consiliului Superior al Agriculturii. Au participat conducătorii ai trusturilor Gostai, ai direcțiilor regionale de îmbunătățiri funciare și organizarea teritoriului, ai trusturilor de construcții pentru îmbunătățiri funciare și vicepreședinții uniunilor regionale ale cooperativei agricole de producție.

Au luat parte tovarășii Vasile Vilcu, membru al Comitetului Executiv al C.C. al P.C.R., președintele Uniunii Naționale a Cooperativei Agricole de Producție, Iosif Banc, membru supleant al Comitetului Executiv al C.C. al P.C.R., vicepreședinte al Consiliului de Miniștri, Virgil Trofin, secretar al C.C. al P.C.R., Matei Ștefan, seful secției agrare a C.C. al P.C.R.

Președintele Consiliului Superior al Agriculturii, Nicolae Glosan, a prezentat un raport asupra principalelor realizări obținute anul trecut în agricultură, sarcinile pe a-

cest an și măsurile menite să asigure îndeplinirea lor. În continua-

re, au avut loc dezbateri. S-a înțeles că deosebită atenție va fi acordată pentru realizarea planului pe 1967 — care prevede un ritm sporit de creștere a producției față de anul precedent. Dezbaterea au subliniat necesitatea asigurării condițiilor pentru îndeplinirea planului de investiții care totalizează 5,7 miliarde lei și este îndreptat spre dezvoltarea și diversificarea mecanizării lucrărilor agricole, chimizării, extinderii irigațiilor pe bază de soluții tehnice moderne, precum și pentru construirea de combinate și complexe de creștere a animalelor, extinderea plantațiilor viti-pomicole. În domeniul zootehniei au fost dezbătute măsurile prevăzute pentru consolidarea și dezvoltarea rezultatelor înregistrate în recensămîntul din ianuarie, care au dovedit că efectivele și producția animală pot sporii într-un ritm mai rapid.

În încheierea lucrării plenare lărgite a Consiliului Superior al Agriculturii au luat cuvîntul tovarășii Vasile Vilcu și Iosif Banc.

(Agerpres)

O experiență apreciabilă în elaborarea unui proiect industrial

lex-București, pretul acesteia fiind de 7 500 lei/tonă. Aluminul efectiv realizat în această perioadă s-a valorificat ca aluminiu de calitate A 5, la un pret de 14 600 lei/tonă.

În prezent se desfășoară importante lucrări de extindere a uzinei de aluminiu (fabrica de produse carbonose și o unitate de prelucrare a aluminiului). Experiența câpătată la lucrările din etapa I, îmbunătățiri aduse a proiectare și execuție, ca și observațiile asupra modulului de calculare în exploatare se reflectă din plin în documentația de execuție pentru etapa a II-a. Ele se concretizează în importanța economiei de mijloace materiale și bănești. Cîteva exemple sînt edificatoare. Bunoară, la sticlă prefabricată al halelor de electroliză s-a utilizat parțial oțel-beton superior și s-au reparatizant nisă economic laminate, obținîndu-se o economie de circa 220 tone oțel-beton și laminate. La hala de electroliză nr. 3 (etapa a II-a), valoarea montajului barelor de distribuție a energiei electrice la ce-

lule s-a redus cu peste 3 milioane lei față de prima etapă, ca urmare a îmbunătățirilor aduse tehnologiei de execuție. Din experiența exploatarea și în urma cercetării tipurilor și caracteristicilor pompelor produse în țară pentru vehicularea șlamului în halele de electroliză și instalația de recuperare fluor s-a prevăzut în documentația etapă a II-a achiziționarea de pompe indigene tip PCH, în locul celor din import, obținîndu-se o reducere cu 300 000 lei a efortului valutar.

Am scris aceste rînduri pentru a demonstra că atunci cînd se acționează cu răspundere și spirit gospodăresc din partea tuturor factorilor care concure la realizarea unei investiții — proiectant, beneficiar, constructor — se pot obține economii importante la mijloace materiale și financiare alocate de stat. Fără a exagera, putem afirma că toți cei care au minuit aceste mijloace destinate construcției și dezvoltării uzinei de aluminiu au muncit cum se cuvine, în interesul general al economiei noastre naționale.

ÎN CONSTRUCȚIE LA ȘANTIERUL NAVAL GALAȚI

Al treilea mineralier de 12 500 de tone

Galați (correspondentul „Scinței”). — După cum s-a anunțat, în septembrie anul trecut a fost lansat la apă primul mineralier de 12 500 tone construit la Șantierul Naval Galați. În timp ce în corbul acestei nave, aflate la cheul de armare, se montează mașinile și instalațiile, pe noua cală a șantierului s-a și conturat silueta celui de-al doilea mineralier de 12 500 tone, care va primi în curînd bazele Dumărilor. Simultan, în secțiile prelucrătoare ale șantierului a început confecționarea șefilor și blocșefilor care vor alcătui corbul celui de-al treilea mineralier de acest tonaj. Această importantă operație de presamblare a confecțiilor metalice s-a executat într-un volum ce reprezintă aproape jumătate din greutatea corpului navei.

SPORT

ASEARĂ, LA FLOREASCA

Două victorii ale echipelor de handbal (tineret)

Selecționatele de handbal (tineret) ale Bucureștiului au suferit două victorii în sala Floreasca din Capitală, la partide amicale de verificare.

PE PIRTIILE DE SCHI ȘI BOB

„Săptămâna preolimpică“

C. Carabela pe locul V la biatlon

Proba individuală de biatlon (20 kilometri) desfășurată la Autrans (Franța) în cadrul „Săptămânii preolimpice la schi“ a fost câștigată de norvegianul Jon Istad, cu timpul de 1 h 19'33"/10 (2 minute penalizare). Dintre concurenții români cel mai bine s-a comportat Constantin Carabela, clasat pe locul V, cu timpul de 1h 22'32"/10 (3 minute penalizare). Ceilalți componenți ai lotului român au realizat următoarele timpuri: G. Vilmoș — 1h 29'20"/10 (6) N. Bărbăscu — 1h 33'09"/10 (6) G. Cimpola — 1h 36'18"/10. Au participat peste 50 de concurenți.

În întrecerea de fond pe distanța de 30 km, victoria a fost reapurată de suedezul Jan Halvarsson, cu timpul de 1h 30'49"/10, urmat de Odd Martinsen (Danemarca) — 1h 31'09"/10 și de Bjorne Andersson (Suedia) — 1h 31'43"/10.

147, 148...

Cu prilejul unui antrenament efectuat pe trambulina de la Obersdorf, norvegianul Lars Grini a stabilit un nou record mondial la săritura cu schiurile: 147 m. La interval de numai... o oră, suedezul Bjorn Sjoberg a depășit performanța lui Grini realizând un zbor de 148 m. Recordul mondial oficial, deținut de Peter Lesser (R.D.G.), este de 145 m, dar el fusese corectat între timp și de campionul mondial Bjorn Wirkola, care atinsese distanța de 146 m.

„Cupa țărilor alpine“

În stațiunea de sporturi de iarnă de la Badgastein (Austria) au continuat întrecerile de schi pentru „Cupa țărilor alpine“. Proba feminină de slalom urias a fost câștigată de campioana olimpică și mondială Marielle Goitschel (Franța) cu timpul de 1'17"/80/100. Pelocurile următoare s-au clasat Annie Famose (Franța) — 1'18"/81/100, Christl Haas (Austria) — 1'18"/87/100 etc. După victoria la slalom urias, în cursul unui antrenament pentru proba de coborâre, Marielle Goitschel s-a accidentat, suferind o ușoară comotie cerebrală; ea nu va lua parte probabil la proba de coborâre ce urmează să aibă loc astăzi.

La „mondialele“ de bob, proba de patru a fost anulată

După cum transmite agențiile internaționale de presă, organizatorii campionatelor mondiale de bob au decis anularea desfășurării întrecerilor pentru echipajele de persoane. Hotărârile a fost lăsată la aprecierea comisiei tehnice a federației internaționale de specialitate, care a constatat că pirtia este necorespunzătoare, constituind un pericol. De altfel, la ultimele antrenamente numeroși participanți au refuzat să facă lansări, declarând că pirtia (care urmează să găzduiască anul viitor întrecerile din cadrul J. O.) nu este construită regulamentar.

„Cupa campionilor europeni“

HANDBAL

Echipa masculină de handbal Dinamo București debutează în noua ediție a „Cupei campionilor europeni“, jucând cu formația Gwardia Wibrzeze, campioana a Poloniei. Mecul este programat cu începere de la ora 12, în sala Floreasca din Capitală.

Astăzi, la Copenhaga, în cadrul sferului de finală ale „Cupei campionilor europeni“ la handbal feminin, echipa F.I.F. Copenhaga înfrânge în meci retur formația Universitatii Timișoara. În prima partidă, victoria a revenit handbalistei noastre, cu 8-2.

TENIS DE MASĂ

Într-un meci continuu pentru „Cupa campionilor europeni“ la tenis de masă, echipa masculină B.V.S.C. Budapesta a dispus cu 3-4 de campioana Cehoslovaciei, Slavia Praga. Prin această victorie echipa maghiară s-a calificat în finala competiției, urmând să întâlnească formația română C.S.M. Cluj, deținătoare a trofeului.

Produse dietetice de panificație

În anumite boli, medicul interzice consumul pâinii obișnuite. Pentru această categorie de consumatori întreprinderile de panificație din Capitală produc o serie de sortimente dietetice care, respectând cu strictețe prescripțiile medicale, sînt totuși gustative și cu conținut nutritiv bogat. Iată câteva dintre ele.

Pîinea neagră alcoridă (fără sare) în greutate de 500 gr și pîinea albă alcoridă de aceeași greutate sînt recomandabile pentru cei suferinzi de boli renale, cardiace, hipertensive și, în unele cazuri, de obezitate. **Pîinea de 500 gr. afînă în compoziție făină semilambă, drojdie, glucoză și zahăr vanilat** poate fi consumată de persoanele care țin un regim alimentar fără sare. Cîteva sortimente sînt destinate celor care suferă de atonie gastrică. Dintre acestea amintim pîinea graham de 500 gr., pîinea din făină albă și graham cu miere de albine și acid lactic, pîinea din făină de grâu cu o anumită extracție, drojdie, sare, glucoză și chimen. Pentru diabeticii se produce pîinea hiperglicemică de 200 gr. Copiii, femeile gravide, precum și acei care suferă de lipsă de calciu, pot consuma franzeluțele cu lapte și calciu, în greutate de 150 gr. În compoziție, pe lângă făină, acest sortiment are lapte, gluconat de calciu, zahăr, unt, drojdie și sare.

Deși nu intră în grupa produselor dietetice, amintim și pesmetul dietetic, care se prezintă în pachete de 300 gr și se recomandă celor bolnavi de colită și colicistită.

TELEGRAMS EXTERNE

Ședința Parlamentului indonezian

SE URMĂREȘTE ÎNLAȚURA-REA PREȘEDINTELUI SUKARNO

DJAKARTĂ 10 (Agerpres). — Agenția Associated Press anunță din Djakarta că Parlamentul indonezian a adoptat ieri seara o hotărîre prin care „îmbrățește la mai puțin de o lună menținerea lui Sukarno în funcția de președinte al țării“. Deputații au votat, de asemenea, o rezoluție privind convocarea unei sesiuni speciale a Parlamentului, cel mai târziu în luna martie, după înfăptuirea lui Sukarno și numirea unui președinte provizoriu. În legătură cu aceasta, agenția citează menționarea că la Djakarta s-a anunțat că generalul Suharto va avea o întrevedere, în cursul după-amiezii de vineri, cu președintele Sukarno, fără să se precizeze însă care va fi conținutul convorbirilor. Se presupune, totuși, că va fi discutată hotărîrea de ieri a Parlamentului. „Se știe că Suharto a insistat de mai multe ori ca președintele Sukarno să renunțe de bună voie la postul său pentru a preveni un act forțat“ — adaugă corespondentul agenției A.P.

FRANȚA DEZVOLTAREA COMERTULUI CU ȚĂRILE EST-EUROPENE

PARIS 10 (Agerpres). — Relațiile comerciale ale Franței cu țările din Europa de răsărit sînt în creștere în anul 1966 un program constant. Potrivit cifrelor date publicității la Paris, exporturile Franței spre aceste țări au sporit cu 29 la sută în comparație cu anul precedent, atîngînd suma de 1,9 miliarde franci. În aceeași perioadă, importurile franceze provenite din țările menționate au crescut cu 28 la sută, însumînd 1,7 miliarde franci. Raportul Direcției generale de schimburi comerciale franco-germanice indică faptul că sporișe schimburilor comerciale franco-germanice sînt datorate în special creșterii activității din Europa de răsărit și a jumătate pentru exporturi și de două ori pentru importuri) mai rapid decît creșterea generală a comerțului exterior al Franței.

PREMIILE CONCURSULUI PRONOSPORT NR. 5 din 5 februarie 1967

Premiul excepțional: 1 valanță de 75 000 lei (un autoturism Moskvici 408 cu 4 furculi și radio și 20 800 lei numerar).

Categoria I: 18 variante a 1 815 lei; categoria II-a: 310,5 a 131 lei; categoria III-a: 2 113 a 18 lei; categoria IV-a: 8 016,5 a 10 lei.

Report fond premiu minim: 118 661 lei.

Premiul excepțional a revenit lui Petrescu Constantin din Timișoara.

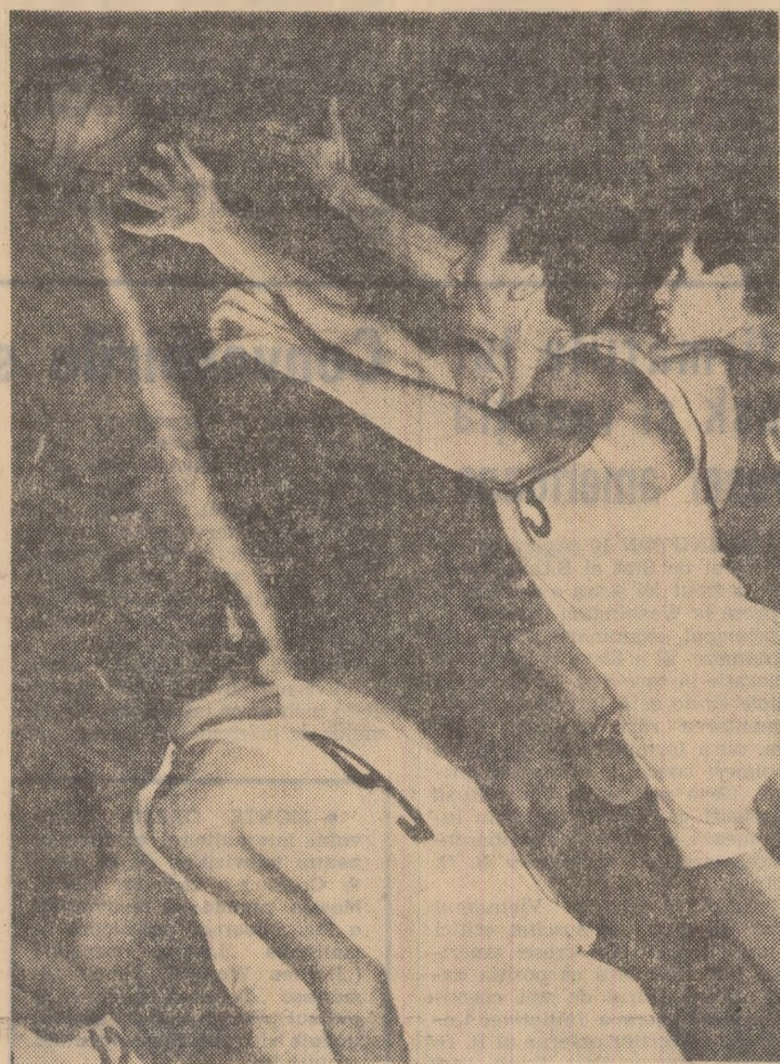
OTO DIN 10 FEBRUARIE 1967

86 41 17 90 15 74 22 28 82 9 29 69. Fond de premii: 1 019 787 lei.

Tragerea următoare va avea loc vineri 17 februarie 1967, la București.

vremea

Ieri în țară: Vremea s-a menținut rece, cu cerul variabil în Banat și Transilvania și mai mult acoperit în celelalte regiuni. A nins intermitent în Dobrogea și local în Moldova, sudul Munteniei și sud-estul Transilvaniei, regiuni în care vîntul a prezentat intensificări, spulberînd zăpada. Temperatura aerului la ora 14 era cuprinsă între minus 7 grade la Cîmpulung Moldovenesc și plus 2 grade la Vărădia, Moldova Veche, Tr. Severin, Tg. Jiu și



DIN NOU LA BASCHET

Campionatul republican (masculin și feminin) de baschet se reia astăzi cu jocurile primei etape a returului. În Capitală vor avea loc următoarele meciuri: sala Giulești, ora 19: Rapid—Constructorul (f); ora 20,15: Olimpia București—Politehnica București (f). Duminică, în sala Dinamo, de la ora 8, sînt programate partidele: Voința—Cristul Oradea (f); Dinamo—Dinamo Oradea (m); Politehnica—Politehnica Galați (m); I.C.F.—Rapid (m) și Steaua—Academia militară (m), la 9 și celălalte meciuri ce vor avea loc duminică în țară: Voința Brașov—Universitatea Cluj (f); Universitatea Iași — Mureșul Tg. Mureș (f); Universitatea Timișoara — Steagul Roșu Brașov (m); Universitatea Cluj — Medicina Tg. Mureș (m).

În fotografie: fază din partida Progresul — Voința, desfășurată zilele trecute în cadrul competiției „Cupa 16 Februarie“.

IN CITEVA RÎNDURI

- Cu prilejul campionatului de natale al Australiei rezervat juniorilor, tînașă Julie McDonald, în vîrstă de 14 ani, a cîștigat proba de 100 m liber în 1'02", corectînd recordul de juniori al Hsiel Konrads. Proba nu s-a clasat prima și în proba de 200 m liber, cu rezultatul de 2'16"/4/10.
- Continuîndu-și turneele în S.U.A., echipa olimpică masculină de baschet a Japoniei a jucat la Tempe cu o selecționată a statului Arizona. Baschetbaliștii americani au învins cu 87-89 (40-31).
- Fostul internațional maghiar de fotbal Gyula Grosics a acceptat invitația de a antrena echipa reprezentativă a Cubei pentru o perioadă de doi ani.

LISTA DE CÎȘTIGURI

la depunerile pe libreta de economii pentru construite de locuințe

TRAGEREA LA SORTI PENTRU TRIMESTRUL IV 1966

Numărul cîștigătorilor	Nr. de participanți la tragerea sînt cîștigător	Numărul libretelor cîștigătoare	Valoarea cîștigurilor	
			parțială	totală
1	6394	831-103-259	50 000	50 000
1	4591	858-1-734	45 000	45 000
1	425	852-1-9	30 000	30 000
1	2077	816-1-38	30 000	60 000
1	429	852-1-13	20 000	20 000
1	458	852-1-74	20 000	20 000
1	1432	801-205-29	20 000	20 000
1	1771	854-1-23	20 000	20 000
1	3217	856-1-86	20 000	20 000
1	4840	860-1-427	20 000	120 000
1	234	802-1-7	15 000	15 000
1	412	833-201-25	15 000	15 000
1	2598	827-1-32	15 000	15 000
1	2753	841-1-84	15 000	15 000
1	2374	817-1-45	15 000	15 000
1	3334	836-208-31	15 000	15 000
1	4705	859-1-900	15 000	105 000
17	Total			380 000

Plata cîștigurilor se face de casele raionale (orașenești) de economii prin virarea în contul contractului pentru construire de locuințe, prin depunerea pe instrumente de economisire C.E.C. sau în numerar, la cererea titularului libretului.

MOARTEA UNUI PREȘEDINTE

ordine într-un haos cum nu mai fusese niciodată. Însă un post de prim-ajutor este un loc tot de pîlică ca și o celulă de țeză din beție și este inevitabil ca mulți salariați să fie cu totul insensibili. În acest fel s-a ajuns la o serie de alte incidente penibile. Undeva pe coridor se ridea cu poftă, în altă parte doi infirmieri se pîraiau în glumă, în altă parte se auzeau cuvinte gumele cu două înflecțiuni. Jacqueline Kennedy nu a remarcat nimic din toate acestea. Suița civilă a președintelui se familiarizase între timp cu încăperile spitalului tot așa ca și salariații serviciului secret și consilierii militari. D-na Kennedy era puțin în mod eficient. Nici unul din cei

de față nu se simțea bine aici și toți considerau că trebuie să fie îngrozitor pentru a vedea să aștepte atîta timp cadavrul. D-na Kennedy nu considera așa. Cînd i s-a propus să plece toși înainte la aeroport, ea a replicat că și înainte: „Fără Jack eu nu plec“.

Scrierul lung, lucios, fusese acum închis și stîtea pe căruțul cu roțile. Jacqueline Kennedy a stîns un mîc de țigară și a privit în jur cu nerăbdare. Era gata. Antreprenorii de pompe funebre erau gata. Medicii și personalul, care fuseseră tot ce la stîrșea în puțin, se consacrau acum sarcini noi. Și toți, nu se simțeau nimic. Ușa spre postul de prim-ajutor era deschisă și după ceasul de acolo erau de o oră și jumătate în spital. „Din ce cauză sînt în spital, cu două săptămîni înainte de a pleca din țară?“ — întrebă Jacqueline pe polițistul local, Dugger. „Din ce cauză?“ — Dugger știa din ce cauză. Dar el nu considera potrivit să-i spună motivul.

POPAS LA CIO IANG

Mă aflam în R.P.D. Coreeană în timpul când recolta își aștepta „culegătorii“. Lanuri aurii, întinse care m-am putut convinge vizitînd un șir de sate și unități agricole. Suprafața irigații a crescut în perioada 1960-1965 cu 144 000 de jungbo (1 jungbo = aproximativ 1 ha), acțiunea de irigație a culturilor fiind în prezent în linia mari înaltă. Numai barajul de pe râul Hailong, pe care am avut prilejul să-l văd, asigură irigația a 6 000 de jungbo și ferește de inundații alte 2 000 de jungbo. S.M.T.-urile împing zecă întreaga țară, amărind mediul de tractivitate pe cooperativă agricolă ajun-

levat este că tehnica și alte atribuibile agriculturii, pînd nu mai mult și în agricultură, lucru de care m-am putut convinge vizitînd un șir de sate și unități agricole. Suprafața irigații a crescut în perioada 1960-1965 cu 144 000 de jungbo (1 jungbo = aproximativ 1 ha), acțiunea de irigație a culturilor fiind în prezent în linia mari înaltă. Numai barajul de pe râul Hailong, pe care am avut prilejul să-l văd, asigură irigația a 6 000 de jungbo și ferește de inundații alte 2 000 de jungbo. S.M.T.-urile împing zecă întreaga țară, amărind mediul de tractivitate pe cooperativă agricolă ajun-

Însemnări de călătorie din R. P. D. Coreeană

pus pe dezvoltarea intensivă și multilaterală a agriculturii, în scopul aprovizionării populației cu produsele agroalimentare necesare. Industria în plan avînt a țării asigură întregul necesar tehnic și materiale pentru agricultură, îngrășăminte, materiale de construcții pentru lucările de irigații și pentru construcții. Și trebuie spus că hărnicia și precizia lucrătorilor coreeni în unitățile agricole socialiste asigură un înalt randament al terenurilor cultivate cu orez, grâu, fasole, soia, legume, pomi fructiferi și alte plante. Dovadă sînt recoltele tot mai mari obținute de la un an la altul; producția de orez și grâu realizată în 1965 a fost cu 37 la sută mai mare decît cea obținută în 1960. Discutînd cu o serie de specialiști din domeniul economiei, am aflat că în 1965, cooperativa a obținut o recoltă de peste 5 tone la hectar. Facem o plimbare printre lanurile de orez și în livada de pomi. Peste tot cooperatizii și unitățile agricole sînt și acum constituie o bază sigură pentru înflorirea și dezvoltarea agriculturii țării. În prezent, producția agricolă și ridicînd nivelul de trai al oamenilor muncii de la sate. Realizările de până acum constituie o bază sigură pentru înflorirea și dezvoltarea agriculturii țării și pentru construirea societății în țara prietenă.

Am vizitat, după câteva zile, o altă unitate a agriculturii socialiste coreene: ferma pomologică de stat de lângă Phenian. Pe o suprafață de 1 000 de hectare se fac livizi cu meri, pere, piersici, cereșii etc. — În total zeci de soiuri de fructe. Ca o dovadă a spiritului gospodăresc al colectivului, printre pomii și pe marginile acestora — fasole, lînă, gălbeni și altele — sunt în plină înflorire, lungime a șanturilor și canalierelor de aducătoare atîngînd 50 cm. În unele vreme, pe teritoriul actual al fermelor nu se vedeau decît arbuști, iarbă și mărăcini; acum aceste pămînturi furnizează aproape jumătate din cantitatea de fructe necesară aprovizionării Phenianului. Aici, din iunie pînă în noiembrie, se fac livizi cu fructe.

Floriurile (fără-nimic de a ridica pe o treaptă superioară a agriculturii țării sînt vizibile peste tot. Recenta constituire națională a lucrătorilor din agricultură și în noiembrie, în conștiință, a sarcinilor pentru producția agricolă și ridicînd nivelul de trai al oamenilor muncii de la sate. Realizările de până acum constituie o bază sigură pentru înflorirea și dezvoltarea agriculturii țării și pentru construirea societății în țara prietenă.

Nicolae CUCUI

