



EPOCA NICOLAE CEAUSESCU EPOCA DE GLORIE A TINERETII NOASTRE REVOLUTIONARE

MINERI ÎN INIMA BUCUREȘTIULUI

În inima Bucureștiului, lângă „Intercontinental” sau în fața magazinului „Unirea”, se practică o meserie nemăi întâlnită până în urmă cu câțiva ani: minierul. Ne deprinsesem să asociem această înfăptuire cu munții împăduși, cu centrul urban care-și înscrie pe frontispiciu, ca un semn de mare noblete, cele două ciocane încrucișate. Acum însă, măruntăie Bucureștiului sînt răscolite de tineri veniți de prin toate colțurile țării, mulți dintre ei foști ortaci pe la mine de tradiție, dar și destul veniți să deprindă această meserie dură, bărbătească. Să te faci miner la București. Pare de necrezut. Și totuși... Apariția minerilor în Capitală nu este legată de descoperirea de ultimă oră a vreunui zăcămint important. De altfel, din galeriile pe care el le sapă, macaralele puternice nu scot la suprafață decât pămînt. De ce a fost totuși nevoie de mineri, de munca lor grea din subteran?

Ideea realizării unui metrou în Capitală nu este tocmai nouă. Studiul în acest scop au fost întreprinse încă dinainte de război. În anul 1952 a luat chiar ființă o întreprindere care avea sarcina să construiască metroul, dar „bunică”, „întreprinderea metroul București” de astăzi, nu-l a fost dat să trăiască decât foarte puțin. Bucureștiul avea deci nevoie de metrou. Industria românească nu avea însă pe atunci gradul de tehnicitate care să-i permită realizarea lui. 1972. La indicația tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretar general al partidului, președintele Republicii, reîncep studiile pentru construirea metroulului. În 1975 mai era încă în discuție dacă rapidul tren electric să circule aerian, la sol sau subteran. În 1978 se face un test cu un metrou subteran, iar rezultatele sale dau soluția: metrou subteran. Așa au apărut minierii în inima Bucureștiului.

În pagina de față ne propunem ca, trecînd dincolo de eleganța, de confortul binecunoscutelor vagoane galbene, dincolo de monumentalitatea și curățenia stațiilor plătate în marmură și travertin, dincolo deci de partea văzută a metroulului, pe care o știm cu toții, să pătrundem sub București pe traseele viitoarelor magistrale de metrou, să ne apropiem de acești oameni deosebiți, de truda lor adesea nebanuită în suprafața Construcția întregii rețele de metrou nu s-a încheiat și nu se va încheia curînd. Pentru realizarea ei este nevoie în continuare de mineri în București.



Ing. TITU VLADOIU



COSTEL BARBU



AUREL BALASA



GHEORGHE PAVEL



GHEORGHE PALADE

LOCUL LOR DE MUNCĂ — SUBTERANUL

La început a fost supărător pentru localnici. Au apărut mai întâi panouri albe cu dungi roșii și o emblemă neagră în mijloc „M”, panouri îngrădind perimetrul ce pînă atunci aparținuseră bucureștenilor, îngrădind trotuarele, silindurii pe pietoni să se strecoare pe lângă ele, înghesuții „umăr lângă umăr”, panouri închizînd în spațiile lor părți de carosabil, gîtuind circulația autovehiculelor. În plus, imediat după apariția plăcuțelor avertizatoare „Sanctuar în lucru. Trecerea oprită”, locul devenea plin de noroi, de praaf, de utilaje grele care pătau asfaltul și umpleau aerul cu zgomotul lor asurzitor. Bucureștenii începuseră să evite aceste zone, ele trecînd treptat în stăpînirea oamenilor îmbrăcați cu salopete și încălțați cu cizme de cauciuc.

Să află că este cel mai tânăr șef de sector din cifri are înțelegerea „Metroul” București. Și printre cel mai bun. Scara metalică pe care coboară frige. „S-au anunțat astăzi 40 de grade. Căldura, nu glumă”, își spune însotitorul mes. Ne tragem din doborîre. Senzația suspensivă deasupra hău-țului podană metalică sub talpa fierbințe a încălțării. Ne tragem din fața soarelui. Brusca, gemași ceasului mi se aburește. Temperatura a scăzut. Este răcoare. Este mult mai plăcut decât la suprafață. Sistemul de jumătate drumului. Privind sub mine, am senzația că scara nu este suficient de solidă. O clipă doar. Mirosese a pămînt răcoros. A băi proaspăt săpat, a ciment umed. Am ajuns. Încep să clipocesc în apă de pe fund. Oamenii pe lângă care trecem ne salută grăbiți și-și văd mai departe de treabă. Un cofraj metalic s-a prins în niște șirme. Macaraua nu-l poate lua. Oamenii urcă pe împletitura complicată. Încearcă să-l deblocheze. Nu reușesc. „Sudura, repede sudura”. Șirmele cedează. „Macaraua, rotire stînga”. Brațul macaralei se smulge mai înțit, înălțîndu-se apoi și purtînd triumfător agățat în ciligr cofrajul greu, salutînd parca această victorie a voinței oamenilor. Deasupra capetelor se vede un peșec de cor, alburiu, fără urmă de nor, cer de cără, de zi caniculară. „Trebuie că afară este foarte cald”. Așa este. Se apropie amiază. Aici, jos, căldura însă este suportabilă.

Oamenii sînt însă plini de sudoare, sudoarea muncii, a trudei lor exemplare. Pe doi pereți ai hrubei cu margini de beton se cască gurile negre ale tunelurilor. Pe unul dintre ele se montează șinele. Pe aici va trece în curînd metroul. Cel mai mult dintre ei care vor călători cu el, poate unul dintre ei trec zilnic pe lângă gardul din panouri, nu vor banui ce muncă uriașă ce trude extraordinară, câte fapte de eroism au croit drum tunelului galben pe sub pământ, să scurteze distanțele Capitalei. Acestă groapă va fi stația Piața Unirii de pe cea de-a doua magistrală de metrou. „Pînă în prezent — ne spune inginerul Vlădoiu — noi am săpat puturile de lansare a scuturilor (scuturile sînt mașini complexe, de mare tehnicitate, realizări de prestigiu ale industriei românești, pe care oamenii de pe șantier le numesc „citrufe”) care au pornit să sape tunelurile. Acum lucrăm cu toate forțele la construirea stației, pentru a ne putea respecta angajamentul: o vom da în folosință la 30 decembrie 1985”. L-am rugat să-mi istorisească o întâmplare, un episod mai dramatic al muncii oamenilor pe care-l oînduce. „Deși este alt de cald afară, îmi amintesc că astăzi-iară, în frigul acela pătrunzător, noi trebuia să lucrăm foarte repede, aveam de subtraversat, în premieră națională, prima magistrală de metrou și râul Dimbovița. Cel

mai mult ne îngrijora Dimbovița. Trebuia să ajungem sub ea exact în perioada cînd avea debitul cel mai scăzut, pentru a ne putea face treaba bine. Și am reușit, în ciuda condițiilor vitrege ale începutului de an. Deși, de regulă, iarna în subteran, ca să zic așa, nu este atât de aspră, anul acesta apa care în mod normal picură din tavanel tunelului se transformase în țurțuri. Parcă erai într-o peșteră. Oamenii din șantierul nostru, în majoritate tineri, au știut să răspundă prezent, au știut să muncească bine, să-și facă datoria. Dacă nu reușeam atunci, în perioada optimă să

subtraversăm Dimbovița, ar fi trebuit să mai așteptăm încă un an ca să ni se ivească un nou pîlc, or, o asemenea întâmplare nu era posibilă, angajamentul și angajamentul, cuvîntul minerilor e cuvînt”. Minerii Ion Cotocele, Costel Barbu, Aurică Bălăsa, Mihai Doja, Constantin Oprca, Mișcă Mișcău, mecanicii Crăciun Soare și Nicolae Vlaicu, electricianul Dan Istrate, sudorii Costică Ungureanu și Petru Oniceanu sînt numai cîțiva dintre lînerii eroi care au muncit din plin, de multe ori cu eroism, pentru a-și respecta angajamentul muncitoresc, cuvîntul dat.

4 metri, o distanță pentru o zi

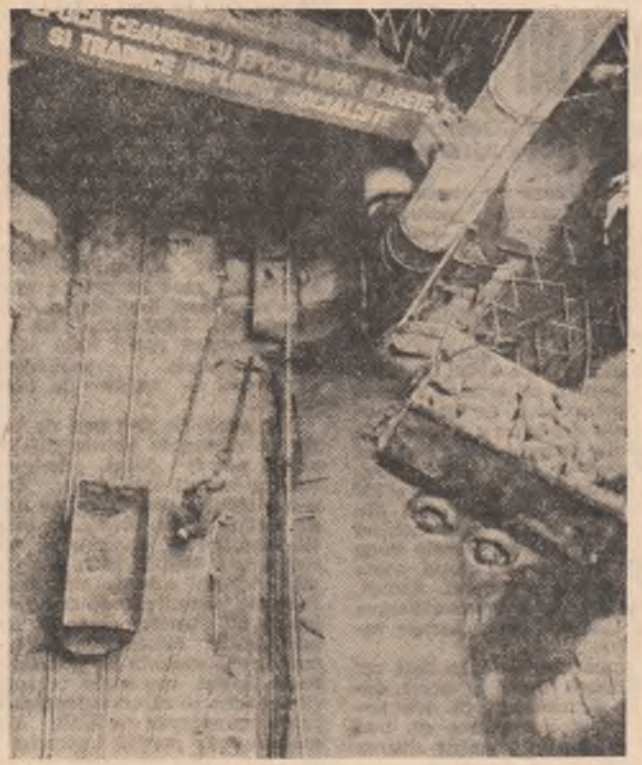
Lumina soarelui nu mai pătrunde pînă aici. Tunelul este luminat artificial. Cu fiecare zi, hăul negru se mai lungeste cu încă aproximativ 4 metri. Patru metri. O distanță infimă pe care cu pasul o străbăți imediat. Pe sub pămînt însă scutul nu poate înainta mai repede. Lăcșul seamănă cu o mină. De altfel, cei ce lucrează aici sînt de profesie mineri. Există chiar și o locomotivă de mină, vagoneti, șine înguste. În fața peretelui ce nu vrea să cedeze, scutul se opinește cu un scrișnet surd. Nu se aude decât vîntul său, Vorbele sînt de prisos. Oamenii se înțeleg prin semne. În lumina artificială, fețele lor par

fălate din muchi de încordare. Picamorea se pornesc să lătre. Sudoarea trece prin salopete. Pornesc benzile rulante transportînd surplusul de pămînt. Locomotiva își începe naveta cîrînd vagoanele pline, întorcîndu-se cu ele goale. Cîț de mult înseamnă un metru. Ce mare valoare are el aici. Cîtă trude se depune pentru curcerea lui, în lupta cu subpămîntul. Mihai Sirbu, Ion Novac, Constantin Păliciuc, Gheorghe Păpăz, Petrică Buiacu, Vasile Moisa, Ion Danes, Viorel Dascălu — oameni care, în fiecare zi, pe sub pămînt, înaintează cite patru metri, croind magistrale de metrou.

Cel mai tînăr, cel mai bun

În Piața Unirii se circula mai greu. Panourile cu binecunoscuta emblemă au apărut și aici, îngrădînd o întreagă arteră de circulație. Oamenii trec pe lângă ele grăbiți, atenți la suvoii de mașini ce se scurge necontenit. Din cînd în cînd cite un curios, de obicei o persoană mai în vîrstă, privește printre panouri, să vadă ce-i dincolo de gard. La suprafață nu se vede mare lucru. Doar o groapă largă, bănuțată a fi și foarte adîncă. Nimic sau aproape nimic interesant. Pleacă. Se integrează celor grăbiți și atenți la suvoii de mașini. Pentru locatarii blocului de lângă șantier, spectacolul din fundul gropii pe care cei de la etajele superioare îl pot vedea nu mai prezintă nici un fel de interes. Cel mult se mai uită din cînd în cînd să vadă cît mai este de lucru, ca să știe cînd vor putea și ei dormi ca lumea pentru că pe șantierul de jos se lucrează 24 de ore din '24. La prima vedere, șantierul

chiar nu are nimic spectaculos. Obisnuitele bare de tablă, căi de acces, ceva mai mult carapenie decît pe un șantier obișnuit de construcție, câteva macarale ale celor ciligr coboară în hrube înconjurată pe margini cu bare goase, metalice, vopsite în roșu și alb. „Atenție, pericol de cădere în gol”. În aerul mîncos de afară se ridică de jos, din groapă, zgomote infundate, loviturile de ciocane, sonerii de macarale și unceri voci. Nu poți înțelege însă ce spun. Pe afară, nici un om, nici un lucrător. Viața șantierului este acolo, jos, sub noi. Mă sprîjin de belustradă. Oamenii ce se mișcă pe fundul gropii nu se văd mai înalt decît un deget de la mînă. Sînt și două macarale ce par, privilegiate de aici, de sus, niște jucării. Coborîm. Eu și inginerul Titu Vlădoiu, șef sector lucrări miniere (Despre el, despre acest tânăr specialist, investit cu o atît de mare răspundere, aveam



METROUL, O PREZENȚĂ OBIȘNUITĂ ÎN VIAȚA CAPITALEI

Se întîmplă adesea ca, folosindu-te meru de un lucru ce-ți face mare trebuință, să îți se pară, deși nu este așa, că-l ai de multă vreme. Pînă mai ieri o nouătate absolută, metroul a devenit, în scurtă vreme, un lucru obișnuit în viața Capitalei. Aproape că nu ne putem imagina astăzi Bucureștiul fără metrou, fără această „emblemă” de acum a oricărei metropole. Nu sînt multe capitale în lume care să dispună de acest modern, elegant și rapid mijloc de transport urban. Despre metrou s-a scris mult. A fost obiect de fortoreportaie, de telereportaie, de cărți chiar. El a intrat nu numai în viața bucureștenilor care-l folosesc zi de zi pentru deplasare, cum pînă nu demult foloseau tramvaiul sau autobuzul, ci și în viața fiecărui locuitor din oricare parte a țării. Cei ce veneau la București, în excursie sau cu treburi, obligatoriu includeau în programul sederii lor și o plimbare cu

metroul, „de la cap la cap, să vadă cum este”. Și nu există om în țară care nu fi văzut rapidul tren galben, dacă nu în realitate, măcar la televizor sau în vreo fotografie din ziar, să nu fi auzit de el la radio sau să nu-l fi povestit cîeva cum arată. Metroul face parte astăzi nu numai din viața Bucureștiului, ci din viața întregii țări. Cu atît mai mult, cu cît nu există în România Institut de cercetări, de protecții, centru muncitoresc mai important care să nu fi contribuit în vreun fel la realizarea acestei opere. Operă spun, pentru că dincolo de utilitatea lui extraordinară, dincolo de faptul că este cel mai rapid și mai modern mijloc de transport urban, metroul este una dintre cele mai mari realizări ale perioadei ce poartă numele ctitorului de țară nouă, a „Epocei Nicolae Ceaușescu”, realizare comparabilă cu „Magistrala albastră” sau cu „Transfăgărășanul”. Metroul bucureștean reprezintă poate cea mai stră-

lucioare carte de vizită a industriei noastre (metroul este pur românesc, fiind realizat în întregime, începînd cu faza de prospecțiuni, trecînd prin cele de proiect, de execuție, apoi de exploatare, numai în țară, este rodul neliniștilor, al frîntîntărilor creatoare ale specialiștilor români, al trudei rodnice a muncitorilor, inginerilor și tehnicienilor noștri) dovadă elocventă a forței, a gradului ei înalt de complexitate. Construcția metroulului nu a fost și nu este nici în continuare ușoară, deși s-a acumulat suficientă experiență. Ea a ridicat și ridică în continuare probleme deosebite ce se cer rezolvate repede, din mers. Cerute de metrou, au apărut soluții de construcție noi, materiale noi, mai bune, mai ieftine, marelui șantier al metroulului fiind un laborator în care teștele noutăților sînt extrem de dure, teste la care numai cele cu calitate deosebite rezistă, procedee și materiale

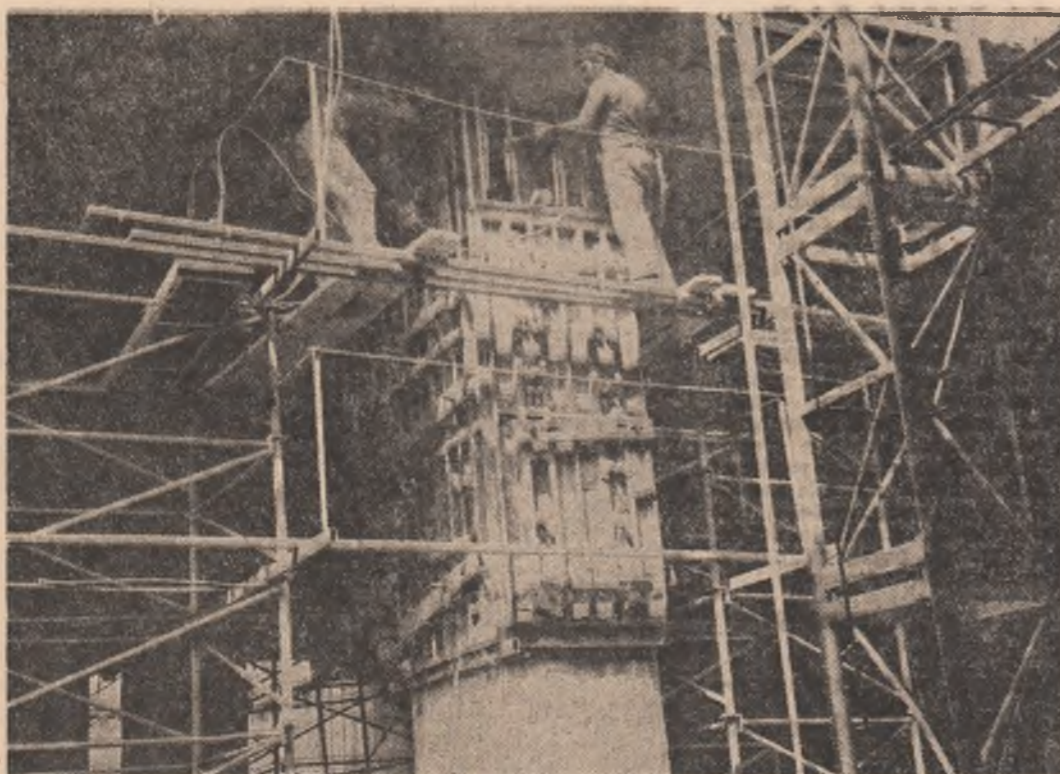
preluate apoi de multe ramuri ale industriei românești. Pe lângă toate acestea — și mi se pare lucrul cel mai important — realizarea acestei grandioase opere de construcție a fost și este o mare școală a spiritului revoluționar, a romanticismului revoluționar, o școală a bărbăției și curajului, a luptei cu obstacolele naturale dar și cele — mult mai greu de surmontat — ale construcției. O școală la care nota 10 înseamnă funcționarea perfectă a metroulului iar corigența, pierderi uriașe de timp, de materiale, de bani, de vieti omeniești chiar. Elegante și rapide, R.E.M.-urile străbat magistralele subterane ale Bucureștiului, duclînd, în fiecare zi, milioane de călători. Metroul este o prezență obișnuită în viața Capitalei, iar preada lui folosire ne dă senzația că-ai avem de cînd lumea.

O nouă meserie:

CONSTRUCTOR DE METROU

De meserie, cu toții sînt mineri. Cea mai mare parte dintre ei sînt veniți de prin diferite părți ale țării, de la mine, de la șantierul de înghitit repede. Ei au rămas însă să se gîndească mai departe la lucrurile lor, la casele lor din muniții pe care, pînă nu de mult, îi scormoneau prin măruntăie. Despre unii stau în Capitală de mai bine de 10 ani au rămas să vorbească tot ca pe la ei, graiul lor fiind cel mai sigur indicator, ca un act de identitate lînut meru la vedere, al zonei din care vin. Sînt și ardeleni, și moldoveni, și bănăreni, și dobrogeni. Mulți dintre ei n-au văzut, pînă au venit la București, altă așezare mai mare decît satul sau orașul în care s-au născut. Între ei, destul au avut și alte meserii, mai ușoare decît cea de miner. Au renunțat la ele. Unii, foarte puțini la număr, au venit „la București, la Capitală de mai bine de regulă n-au rezistat la ritmul de muncă, la viața trepidantă a șantierului și au plecat. Mai sînt însă și excepții. Cei mai mulți, majoritatea covîrșitoare, au venit să muncească, să pună umărul la treabă simînd că este nevoie de ei, de priceperea, de deprinderile lor, acum și aici. Mai toți sînt tineri sau foarte tineri. Muncesc din zori și pînă cînd este nevoie,

timpul de muncă nu se măsoară cu ceasul, ci cu metri de galerie înaintați pe zi. Și se înaintează greu, foarte greu uneori, cu prețul unor forturi deosebite, pe care ei le fac fără să stea prea mult pe gînduri. Execuții lucrări dificile, citeodată chiar periculoase, care cer o mare cantitate de trude, ca pe cea firească, normal. Truda grea, de forturile mari sînt specifice meserii lor, pe care și-au ales-o singuri. Răspătata muncii lor este pe măsură. Si-au păstrat întocmai acele noble trăsături de caracter, aceluși însuși pe care le-au dobindit în anii cînd erau ortaci pe la minele lor. Au învățat, împinsi de nevoi, pe lângă meseria de miner, să fie, atunci cînd trebuie, și fierar-betonisti și dulgheri, și sudori. În focul muncii au devenit constructori de metrou, oameni policalificați, capabili să facă față unor sarcini deosebite: să execute tunelul de metrou, să execute fundația de cale de derulare, să toarne betoane în structuri, să-și amenajeze singuri organizarea de șantier, Au absolvit cu bine și unele școli a șantierului, trecîndu-i toate examenele cu nota maximă, pentru că pe un șantier de o așa mare importanță cum este cel al metroulului, jumătățile de măsură nu încape.



ORGANIZATIILE U.T.C. IN MUNCA LOR DE ZI CU ZI

Intr-o colective de munca... prin harnicie, disciplina, organizate si competente...

Asa cum ne preciza tinarul Gheorghe Dinea, secretarul Comitetului de partid...

rarii in bune conditii a proiectului de productie. Desigur, ca cele spuse de secretarul Comitetului de partid...

novatoare, sa cunoasca la perfectione intregul proces productiv, sa fie cosenznatar de fapt...

sint ferm hotariti sa actioneze cu toata raspunderea pentru a traduce in fapte...



FESTIVALUL NATIONAL CINTAREA ROMANIEI

COMPETENȚĂ PROFESIONALĂ, DISCIPLINĂ MUNCITOREASCĂ

Si participa la asimilarea unor produse siderurgice... tablă si benzii laminate la rece...

am realizat pina acum la „Otelinox” se datorează in primul rind cadrelor noastre...

maximă ideile, inițiativele proprii. Este meritul Comitetului U.T.C. pe întreprindere...

nizatiei U.T.C. in obtinerea acestor frumoase succese ca pacitatea sa revolutionara...

ILEANA PODOLEANU

VALENȚELE EDUCATIVE ALE TEATRULUI DE AMATORI

Privit din patru puncte geografice: Bucuresti, Bistrita-Nasaud, Slobozia si Drobeta-Turnu Severin...

Lista premiilor de la editia a V-a 1985 va spune multe dar nu va putea spune totul...

Desigur ar fi nevoie de mult, de foarte mult spatiu de paginile unui volum pentru a releva si ceea ce hotaratoarele...

IN DIRECT - VACANȚA!

ARIPI TINERE

La aeroclubul „Aurel Vlaicu” Bucuresti si-a deschis poarta cea de-a II-a editie a Taberei centrale de planorism...

rarea, servirea mesei, culcarea se fac la ore fixe, oricand de studiu, predau instructorii cu experienta...

cului cu motor. Emil Comanescu, din orașul Mănești, măsurasă pentru frumusețea pianorismului, argumentând că...



ȘTIAȚI CĂ...

...cea mai paduroasa tara din lume este Guyana, peste 75 la sută din suprafața ei fiind acoperită de păduri de tip tropical...

S. ALEXANDRU

...Alături de spectacole etalon prezentate de formații experimentate: Scene de carnaval (Teatrul Popular din Caracul), Milionarul sărac (Teatrul Popular din Buzău)...

VALERIA DUCEA

PUBLICITATE PENTRU TINERET • PUBLICITATE PENTRU TINERET • PUBLICITATE PENTRU TINERET



ASIGURARE = PREVEDERE
Administrația Asiguratorilor de Stat vă recomandă să contractați — la alegere — următoarele feluri de asigurări de accidente:

MERU FRUMOASA TINEREȚE!... Tinerete — sănătate, vigoare, dinamism. Tinerete — imaginație, inițiativă, nouitate.

ALPIN, PAMIR, DACIA, CERNA, AMARA, NARCISA, DUNĂREA, denumiri ale noilor modele de corturi pe care le puteți procura...

Toate asigurările prezentate mai sus cuprind și pagubele la gospodărești și la bunurile casnice, pentru o sumă asigurată de 5 000 de lei de fiecare poliță.

