



Steagul roșu

Proclamați din toate țările, uniți-vă!

Anul XIX
XXIV Nr. 5383
Simbătă
11 februarie
1967
4 pag. 25 bani

CITIȚI IN PAGINA A 4-A

● Vizita președintelui Consiliului de Stat, Chivu Stoica, în Somalia
● COMUNICAT cu privire la vizită în Belgia a ministrului afacerilor externe al Republicii Socialiste România, Corneliu Mănescu

● INDONESIA — Parlamentul a limitat menținerea lui Sukarno în funcția de președinte al țării
● Declarațiile premierului sovietic în Parlamentul Britaniei

Organ al Comitetului orășenesc Petroșani al P.C.R. și al Sfatului popular orășenesc

ÎNCHEIEREA ȘEDINȚEI DE LUCRU PRIVIND ACTIVITATEA DIN TRANSPORTUL FERROVIAR

Ședința de lucru de la Ministerul Căilor Ferate, privind activitatea desfășurată în transportul feroviar a luat sfârșit vineri la amiază.
La ședința de închidere au luat parte tovarășii Nicolae Ceaușescu, Gheorghe Apostol și Mihai Dalea.
In cursul dimineții, adjunctii ministrului căilor ferate Marin Măroiu, Alexandru Filioreanu, Constantin Iancu și Cornel Burada au prezentat referate de sinteză asupra lucrărilor desfășurate în cadrul grupelor de specialitate.
Participanții la consfătuire s-au referit 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 exploatare a parcului de locomotive și vagoane, întărirea disciplinei în muncă, deservirea corectă, civilizată a călătorilor.
Intîmpinat cu vui și îndelungate aplauze, a luat cuvîntul tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al Comitetului Central al Partidului Comunist Român. Cuvîntarea a fost subliniată în repetate rînduri cu puternice aplauze.
Rostind cuvîntul de închidere a ședinței, tovarășul Florian Dănălahe, ministrul

căilor ferate, a subliniat că aprecierea dată muncii și realizărilor ceferiștilor, indicațiile prețioase cuprinse în cuvîntarea tovarășului Nicolae Ceaușescu vor constitui un puternic imbold și o călăuză sigură în munca pentru ridicarea activității din transportul feroviar la nivelul mărețelor sarcini stabilite de Congresul al IX-lea al P.C.R.
Participanții la consfătuire au adresat o telegramă către Comitetul Central al Partidului Comunist Român, tovarășului Nicolae Ceaușescu, personal, în care își exprimă, în numele tuturor ceferiștilor adîncă recunoștință pentru grija caldă și permanentă pe care partidul și guvernul țării o poartă dezvoltării și modernizării continue a căilor ferate — sector de bază al economiei naționale — îmbunătățirii condițiilor de muncă și de viață ale lucrătorilor feroviar.
Ne angajăm — se spune în telegramă — să întărim și mai mult disciplina în muncă, răspunderea în executarea serviciului, să ne ridicăm permanent nivelul cunoștințelor profesionale, să folosim cu pricepere și randament sporit modernele mijloace și instalații pe care statul nostru socialist ni le pune la îndemîină. Ne angajăm ca circulația

trenurilor să se desfășoare în condiții de siguranță deplină, iar regularitatea în transportul pe calea ferată să reprezinte 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.
In aceste zile ne pregătim să sărbătorim „Ziua ceferiștilor”. Cîstind glorioasele tradiții de luptă ale feroviarilor sub steagul luminos al partidului, încredințăm 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 conținutul înflorire și propășire a României socialiste.

50 la sută din volumul total al mărfurilor și din numărul persoanelor transportate. Pînă 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 intrucît pînă 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 cuvînt, 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 celelalte construcții social-culturale ridicate în anii socializării, 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 încredințate de partid și de stat, permiteți-mi ca, în numele Comitetului Central și al guvernului, să felicit 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 mai dăinuie în transportul nostru feroviar și la care s-au referit o serie de tovarăși 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 semnalizarea și dirijarea circulației este învechită, rudimentară, nu mai corespunde nevoilor actuale, crează greutăți mari în buna desfășurare a transporturilor. După cît 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 doresc 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 întreținere 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 repercuțiuni negative 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 comunicații, 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 șesenalului. Aceasta va permite, fără îndoială, îmbunătățiri radicale în sectorul căilor ferate.
Mai mulți tovarăși au subliniat în cursul discuțiilor, pe bună dreptate, că în trecut nici mijloacele alocate nu au fost întotdeauna folosite în modul cel mai rațional. După cum s-a arătat, tovarășii care au avut răspunderea activității la C.F.R. nu au gospodărit întotdeauna cu grijă mijloacele puse la dispoziție, nu le-au utilizat în primul rînd în sectoarele hotărîtoare 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 birouri, ridicarea unor clădiri cu caracter social-cultural. Un bun gospodar — și comunistii trebuie să se dovedească în toate împrejurările buni gospodari — trebuie să dea întotdeauna înțelegere în folosirea mijloacelor de care dispune lucrătorii hotărîtoare 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 semnalizare 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 tovarăși 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 semnalizare 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

Cuvîntarea tovarășului Nicolae Ceaușescu

STIMAȚI TOVARĂȘI,
Consfătuirea activului de bază al lucrătorilor de la calea ferată, organizată pe baza hotărîrii conducerii 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 plenul consfătuirii și în cadrul comisiilor au evidențiat atît succesele realizate de oamenii muncii din transporturi, cît și neajunsurile ce continuă să se mai manifeste în acest domeniu. Participanții la dezbateri au manifestat exigență și spirit de răspundere în analiza și în analiza aspectelor multiple ale 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 căile ferate, direcțiilor regionale, conducerii 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.
Sîntem convinși că rezultatele consfătuirii, aplicarea măsurilor ce vor fi adoptate ca urmare a

directivelor 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 depinde aprovizionarea cu materii prime și materiale a tuturor unităților economice, satisfacerea operațivă 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 omenesc 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, lucrătorilor 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 pînă la personalul de întreținere, să fie pătruns de simțul înaltei sale datorii — o datorie de cînstă 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 pînă 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.
In 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

(Continuare în pag. a 3-a)

FIȘA PERSONALĂ a unui pierde-vară

NUMELE ȘI PRENUMELE Gigi Chiulescu.
PĂRINȚII Amăriți că au așa un fiu.
PROFESIA Încă nu s-a hotărât.
STUDII 11 ani de învățatură. (Păcat de ei).
OCUPAȚIA Se ocupă de toate, în afară de viitorul său.
INTREPRINDEREA E. P. Bulevard și o jumă de normă la Cafe-Bar.
BOCABILITATEA Ghintonistă că găzduiește un așa locuitor.
VIRSTA Doi ani de când n-a mai pus mîna pe carte. Motivul: n-are timp și nici chef.
GUNOȘTINȚE Cunoaște perfect toate prețurile de la T.A.P.L., inclusiv cele ale fișărilor străine de la bar. Măi cunoaște cîteva colege de „serviciu” și data cînd ia tata pensia. Atît.

LIMBI STRĂINE Nu cunoaște vorbesc numai româna dar și pe asta prost. (Folosește jargoane gen „Misterele Parisului”).
STAREA SANĂTĂȚII Are slăbiciune la bantii pînților. Mai are cîte o criză de astenie cînd i se vorbește de învățatură sau de un serviciu.
MEMORIA Excelentă. Nu-i uită pe cei care-l critică.
RUDE Are un unchi din partea lui tata, dar nu întreține relații că zice că e epircit.
LIPSURI Lipsesc nopțile de-ucasă.
POSSIBILITĂȚI Posibil să ajungă un om... de nimic.
GONGLUZII Nu este cazul.
Semnătura: S. S. Intolerabil

TRAIAN POPA



Urșuș anevoios
Foto:

N. Meloyeanu

Pe urmele naturaliștilor

Despre arborele de piine

Arborele de piine constituie hrana principală a majorității populației insulelor din regiunea indo-malayeză a Oceanului Pacific. În stare sălbatică cresc vreo 40 de varietăți de acest arbore, dar de cultivat se cultivă numai două. Ele au fost aduse din Oceania, cu multă vreme în urmă.

Arborele de piine atinge înălțimea de 15—16 metri. Fructele lui sînt foarte mari — lungi pînă la 40 cm și cu o greutate de 20—25 kg. Ele sînt cărnoase, conținînd circa 15 la sută apă, 60—80 la sută amidon, 15 la sută zahăr, precum și mici cantități de grăsimi.

Fructele se coc în intervalul dintre noiembrie și aprilie. După ce se culeg, se fac în ele orificii pentru a le face să fermenteze. A doua zi sînt copleșite și așezate în niște gropi speciale care se acoperă cu frunze și pietre și unde se lasă să fermenteze pînă la recolta următoare. ba chiar și mai mult.

Fructele scoase din gropile de fermentare se pun în niște albiș speciale, se adaugă unt de cocos și se frămîntă un aluat, care apoi se coace. Piinea obținută este foarte gustoasă. Ea constituie hrana de bază pentru milioanele de locuitori ai insulelor. Această piine

are excelente proprietăți nutritive și terapeutice.

Un arbore de piine rodește timp de 70—80 de ani. Cultivarea lui nu necesită o îngrijire deosebită. Zece arbori asigură hrana unei familii pe un an întreg.

În afară de fructe, populația locală utilizează și alte părți ale arborelui de piine. Astfel, se obțin vopsele, fibre pentru țesături groase sau pentru frînghii etc.

Vidra folosește unelte de muncă

Pe litoralul stîncos al Californiei, doi zoologi au urmărit timp de șase zile, niște vidre, mai bine zis felul în care aceste animale folosesc „unelte de muncă”. S-a dovedit, într-adevăr, că vidra folosește asemenea unelte. Oamenii de știință au văzut cum vidra își pune pe piept o piatră plată și își ținea prađa (respectiv o scoică) cu labele dinainte, apoi o lovea de piatră pînă

cînd aceasta se deschidea. Cercetătorii au constatat că vidra trebuie să lovească în medie de 30—35 de ori scoică (se întimplă, ca uneori, scoica să se deschidă abia la a 80-a lovitură). A fost observată, de asemenea, o femelă care pentru a-și hrăni puii, a scos și a deschis în felul arătat mai sus 54 de scoici.

Zgomotul și peștii

Zgomotele pe care le produc peștii cînd mănîncă pot fi utilizate pentru atrăgerea băncurilor de pești în plasele pescarilor.

În cadrul unui recent coluciu de bioacustică marină desfășurat la New York, doi oameni de știință japonezi au comunicat rezultatele obținute de ei în acest domeniu: crapii din aceste specii de pești de mare au fost atrași cu ajutorul unor înregistrări transmise de un aparat submărin.

Livezi roditoare la mare altitudine

● **BAKU 17 (Agerpres).** — din vîi, pomii sînt mai puțin expuși bolilor, iar fructele au un procent mai mare de zahăr și alte substanțe nutritive. S-a calculat că gospodăriile care se ocupă de pomicultură la mari altitudini vor produce pînă la sfîrșitul cîincinului (1970) de două ori mai multe fructe decît în prezent.

ȘTIINȚĂ • TEHNICĂ

Observator pentru comete

Într-o suburbie a Kievului, capitala R.S.S. Ucrainiene, se construiește un observator pentru comete. Într-unul din turnurile acestuia va fi instalat un telescop special care va permite studierea cometelor pînă la mărimea 16-17. Un alt mare telescop va fi prevăzut cu un fotometru. Un aparat electronic sensibil — fotomultiplicator — va putea înregistra cu cea mai mare precizie caracteristicile cometelor și structura lor. Observarea cometelor care, în zona astronomică accesibilă, sînt în număr de peste 600, va permite să se studieze, totodată, aflururile suprarapide de plasmă

ionizată. Acest „vînt solar” influențează, după părerea oamenilor de știință, în mod esențial procesele care au loc în atmosfera Pămîntului și poate chiar și în organismele vii.

Documente semnate prin telefon

În S.U.A. a fost construit un telefon special cu ajutorul căruia se pot recepționa de la mari distanțe semnături, manuscrise, schițe de mînă etc.

Pentru punerea în funcțiune a acestui aparat se întorce o „mănușă electrică” prevăzută cu un stilou automat, care transmite mișcările mîinii pe linia telefonică unui mecanism receptor special. La punctul de recepție, mecanismul reproduce pe hîrtie mișcările mîinii, imprimînd semnele caracteristice transmise — semnături, schițe etc.

În ajutorul vehiculelor în pană

La Hamburg (R.F.G.) funcționează, încă din 1954, Asociația automobilistică germană (A.D.A.C.) care are misiunea de a veni în ajutorul vehiculelor intrate în pană pe diferite sosele. Conducătorii auto nu au decît să telefoneze de la unul din stilpii telefonici (vopsiți în galben) de pe sosea, sau de la o cabină telefonică, pentru ca una din cele 400 de motociclete (vopsite tot în galben) să pornescă imediat spre ei. În 1962, serviciul A.D.A.C. a fost dotat cu 46 de instalații mobile de revizie, gata să prevină ori cînd o pană de automobil.

De la înființarea acestui serviciu, salariații lui au parcurs 81 milioane km, adică de 2 000 de ori înconjurul Pămîntului.

De ici, de colo

● **ÎN TURNUL Eiffel** din Paris se decernează în fiecare an premiul Oscar pentru cea mai frumoasă jucărie. Anul trecut, premiul întâi a fost obținut de o păpușă electronică, care varsă lacrimi. Ea încetează să plîngă atunci cînd i se pune în gură un biberon cu lapte.

● **ÎN CURSUL** operațiilor de restaurare a unei clădiri vechi din Dresda, lucrătorii au descoperit, în zidul acesteia, o notă și o scrisoare datînd din anul 1875, puse alei de zidarii care au lucrat la această construcție. Cele două documente precizau că pe atunci un zidar specializat cîștiga pe oră 34 de pheningi, iar un zidar necalificat — 23 de pheningi. Scrisoarea se închea cu un salut adresat viitorilor tovarăș de bresla.

● **ÎN CURSUL** unor săpături întreprinse la Szombathely, în apropiere de Budapesta, a fost găsit sigiliul pe care îl folosea, cu 1 900 de ani în urmă, funcționarul vamal roman Titus Antonius Peculiaris, pe care contemporanii îl botezaseră „Speculatorul”. porclă grăitoare care arăta cu ce se ocupa acest onorabil funcționar.

DICȚIONAR ETIMOLOGIC RIMAT

K

KAKI — sau cel ce s-a încorporat.
KINESCOP — fotograf calificat.
KILOMETRAJE — panglici asfaltate.
KOLA — căjele-n ramuri atrnate.
KRIPTON — mai scump și imaterial.
KISELGUIR — sau cînd Terră e sub val.
KANT — văzut și totuși necunoscut.
KILO — gramul, cînd în vîrstă a crescut.

L

LAIMOTIV — pom verde-n poezie.
LAFSUS — sau cînd uți o datorie.
LIMBA — se zice; sabie în gură.
LUNG — pentru termene — ades — măsură.
LACUNA — bloc nou și... nefinisat.
LAC — apa prin tavan s-a infiltrat.
LACAT — cel ce s-a logodit cu ușa.
LUSTRU — vine inspecția acușă.

M

MASCA — fațada ipocritului.
MASĂ — neocul nepoștitului.
MAC — o emoție strînsă-n petale.
MELCUL — ca unul care merge-ugale.
MACADAM — turtit... cu compresorul.
MALTRATAT — „mingîtat” cu pîtorul.
MELITATA — bătută, după baie.
MONOCLU — sau mai zis și vîndătaie.

N

NAVETA — plimbare limitată.
NADEJDE — răbdare-mpachetată.
NEVROZA — cînd pantoful rău te strîngă.
NIT — unul mic, bătut, care nu plînge.
NECUNOSCUT — adesea debitor.
NURCI — (la femei) un vis costisitor.
NAS — ceva lung, din care se mai taie...
NIMB — coroană nevăzută, dar... bălaie.

O

OBSTACOL — cînd te-mptedici de ștachetă.
OCHELARI — pentru iris — vizetă.
OFTAT — magnetofonul suferinței.
OELON — (la unii) perdeaua constinței.
OLIMP — direcțiune (pe pămînt).
OFENSIV — cînd soția-i la cuvînt!
ODIHNA — pui de lene, dar... cuminte.
OCHI — ceva care uneori, te „mîntie”.

P

PAI — combustibil pentru „ars” în cap.
PKAJIT — (gestiune) „nu știu cum să scap”.
PRISOS — materiale risipite.
PLĂCINTA — (cu răvășe) „nu se-nghite”.
PACHEȚEI — motiv de sărutare.
PAPAGAL — îndemn de „repetare”.
PERSONAL — (tren) „emoția” mișcării.
PACIENT — (om) monumentul răbdării.

MARIA DINCA

Inovații arhitectonice la viitoarea expoziție de la Osaka

După expoziția universală care va avea loc în aprilie a. c. la Montreal, în 1970 această expoziție va fi găzduită de orașul Osaka. Pentru moment atrag atenția două proiecte foarte originale. Este vorba de Piața sărbătorilor, care va simboliza întâlnirea Orientului cu Occidentul și Sala de concerte în formă poliedrică.

Piața sărbătorilor va fi acoperită de un dom imens, lung de 180 m și lat de 108 m. Acesta va se va sprijini pe clădirea piloșii în pămînt, ci va pluti la 46

m deasupra solului, fiind susținut de baloane umplute cu beliu. Domul va fi realizat din polister semitransparent, dînd impresia unui nor plutind la altitudine mică. Pentru a menține un climat permanent agreabil, Piața sărbătorilor va fi izolată de atmosfera externă printr-o perdea de aer orizontal și vertical (creată de niște jeturi speciale).

În ce privește sala de concerte de formă poliedrică, aceasta a fost propusă de un membru al comitetului care se ocupă cu stabilirea te-

maticii expoziției, dl. Ohara. El a arătat că, într-o sală obișnuită de concerte, raporturile între orchesteră și auditoriu sînt limitate, muzica propagîndu-se într-o singură direcție. Pentru acest motiv, ea este privată de „fluidul sonor, de perspectiva și libertatea mișcării”. Iată de ce dl. Ohara a propus construirea unei săli de concert în formă de poliedru. Pe pereții acestei săli vor fi instalate diuzoare, care vor regla direcția sunetului în așa fel încît el să cuprindă întreaga sală.

Cuvîntarea tovarășului Nicolae Ceaușescu

(Urmare din pag. 1)

de călători cu circa 1 000 și cu 22 000 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 reieșit serios 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. Încălcind 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 încrucișate prin aplicarea optimizării — metodă care elimină distanțele inutile și cheltuielile neeconomice. Mai mulți tovarăși 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? Trebuia așteptată o constatare pe țară pentru discutarea acestor probleme, pentru stabilirea măsurilor în vederea lichidării neajunsurilor?

Consider necesar ca atît conducerea ministerului, cît și direcțiile regionale, conducerea stațiilor, toate organele C.F.R., pînă la ultimul lucrător căruia îi 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 deservirii 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 datorește 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 mai 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 intreruperi 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 dezafec-

area 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 reprofilierea depourilor și a remizelor de locomotive, ca urmare a introducerii locomotivelor Diesel electrice, aceste spații pot fi utilizate pentru amenajarea atelierelor de reparații, obținîndu-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. În felul acesta vom asigura 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 interviurile lor, mai mulți tovarăși, ridicîndu-se cu hotărîre împotriva acestor fenomene negative, au dat răspuns acestei întrebări. 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 reglemente și de conștiința socială. Sînt de acord cu ce s-a spus aici: trebuie creată în rîndurile 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 toată lumea. 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 nu-și îndeplinesc obligațiile, înlocuind pe acei ce se dovedesc incapabili să-și îndeplinească sarcinile — iată cum vom putea instaura ordinea și disci-

plina în toate organismele și veștile căilor ferate.

Cred 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 continuare 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 atît pentru călători cît și pentru mărfuri.

Trebuie întărită disciplina și ordinea, trebuie adoptate toate măsurile tehnice și organizatorice corespunzătoare. Grija față de om nu poate fi confundată cu admiterea îndisciplinării și dezordinii, cu tolerarea atitudinii condamnable 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 lichida în cel mai scurt timp neajunsurile semnalate. Dispunem de suficiente forțe destojnice 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 inerucisări, la cheltuieli inutile, precum și cazurile destul de frecvente de întîrziere a trenurilor care provoacă dereglarea circulației și aduc pagube mari 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 — domeniul 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 atît 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 creștere, 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 mînuiască, 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 aparaturii.

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 capacitatea și pregătirea lor. Din această cauză, într-un șir de sectoare lucrează oameni a că-

ror 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, lărgirea școlării 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 întreținere 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 îndreptățite actualelor reglementări privind instruirea și îndrumarea personalului, volumului prea mare de ordine și instrucțiuni. Este necesar să fie studiată simplificarea și raționalizarea sistemului de evidență și a reglementelor privitoare la activitatea salariaților de la 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 întîrzierii în crearea centrului de calcul electronic, ajutor pretios 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 călători, mecanizării operațiilor de încărcare-descărcare și extinderii pe scară largă a sistemului de transport prin containere.

Măsuri energice se impun pentru îmbunătățirea condițiilor de confort și de bună deservire a călătorilor, atît în stații cît și în trenuri. În acest sens este necesară atît pregătirea tehnică corespunzătoare a garniturilor trenurilor de călători cît și instruirea personalului de stație și de tren pentru a avea o ținută și comportare corectă, civilizat 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. Comiteele regionale, raionale și oșenești 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 cefești. Recentele măsuri privind îmbunătățirea salariizării 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. Sintem 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 cefești, ca și al tuturor oamenilor muncii, al întregului nostru popor, este strîns legată de dezvoltarea neîntreruptă 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 precupeți 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 înfloririi patriei noastre socialiste.

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

VIATA INTERNATIONALĂ

Vizita președintelui Consiliului de Stat, Chivu Stoica, în Somalia

MOGADISCIO 10. — De la trimitii speciali Agerpres: Continuându-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 Gionar, localitate situată la 100 km de Mogadiscio.

La intrarea în districtul Balad, din care face parte Gionar, înalții oaspeți au fost întâmpinați de guvernatorul districtului și alte personalități ale administrației locale. Numeroși locuitori aflați de-a lungul traseului au făcut o caldă primire oaspeților români, oferindu-le buchete de flori și strângând lozinci în cinstea prieteniei româno-somaleze. Aceeași caldă primire a fost făcută și la intrarea în localitatea Gionar.

Convoitul oficial de mașini s-a îndreptat spre fabrica de zahăr din

Gionar, în care capitalul somalez deține majoritatea.

După o scurtă vizitare a plantației de trestie de zahăr și a livezii de pomi fructiferi tropicali, care ocupă peste 2000 de hectare, președintele Consiliului de Stat a vizitat principalele sectoare de producție ale fabricii de zahăr.

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

★

Vineri după-amiază au avut loc convorbiri între tovarășul Bujor Almășan, ministrul minelor, însoțit de experți, și ministrul industriei și comerțului al Somaliei, Abdullahi Issa Muhammad, și ministrul afacerilor externe al Somaliei, Ahmed Yussuf Dualeh.

Au fost discutate probleme privind dezvoltarea relațiilor economice dintre cele două țări.

Declarațiile premierului sovietic în Parlamentul Marii Britanii

LONDRA 10 (Agerpres). — Luind cuvântul în Parlamentul Marii Britanii, Alexei Kosighin, președintele Consiliului de Miniștri al U.R.S.S., a arătat că guvernul sovietic salută dezvoltarea contactelor și relațiilor cu Marea Britanie.

El a făcut apoi o amplă trecere în revistă a principalelor probleme ale situației internaționale. Vorbind despre relațiile anglo-sovietice în perspectivă, A. Kosighin

a spus că guvernul sovietic consideră posibilă încheierea unui tratat sovieto-englez de prietenie, colaborare pașnică și neagresiune, care ar constitui un important pas înainte în întărirea relațiilor dintre cele două țări și, în același timp, o contribuție substanțială la dezvoltarea colaborării internaționale, la destinderea încordării și întărirea păcii și securității popularelor.

Scrisori adresate de reprezentantul Cambodgiei președintelui Consiliului de Securitate

NEW YORK 10 (Agerpres). — La sediul O.N.U. au fost difuzate în calitate de documente oficiale două scrisori adresate de reprezentantul Cambodgiei președintelui Consiliului de Securitate în care se exprimă protestul față de actele agresive ale Tailandei și trupelor americano-saigoneze față de țara sa.

În prima scrisoare, reprezentantul Cambodgiei arată că trupele

tailandeze au minat la sfârșitul anului trecut drumurile situate în apropierea frontierei, provocând explozii care au rănit 10 persoane. Guvernul cambodgian, se subliniază în scrisoare, cere guvernului thailandez să înceteze neîntârziat actele de agresiune împotriva populației khmère.

Intr-o altă scrisoare se spune că la 30 ianuarie unități militare americano-sud-vietnameze au intrat într-un sat khmer din apropierea frontierei, omorând două persoane și rănind alte șase.

Guvernul Cambodgiei, se arată în scrisoare, atrage atenția că regimul de la Saigon și guvernul american vor purta întreaga răspundere pentru consecințe, dacă aceste acte se vor repeta.

INDONEZIA

Parlamentul a limitat menținerea lui Sukarno în funcția de președinte al țării

DJAKARTA 10 (Agerpres). — Agenția Associated Press anunță din Djakarta că Parlamentul indonezian a adoptat joi seara o hotărâre prin care limitează la mai puțin de o lună menținerea lui Sukarno în funcția de președinte al țării. Deputații au votat rezoluția privind convocarea unei sesiuni speciale a Parlamentului, cel mai târziu în luna martie, pentru înălțurarea lui Sukarno și numirea unui președinte provizoriu.

În legătură cu aceasta, agenția citată menționează că la Djakarta s-a anunțat că generalul Suharto va avea o întrevedere cu președintele Sukarno, fără să se precizeze însă care va fi conținutul convorbirilor. Se presupune, totuși, că va fi discutată hotărârea de joi 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.

COMUNICAT cu privire la vizita în Belgia a ministrului afacerilor externe al Republicii Socialiste România, Corneliu Mănescu

La invitația ministrului afacerilor externe al Belgiei, Pierre Harmel, ministrul afacerilor externe al Republicii Socialiste România, Corneliu Mănescu, împreună cu soția, a făcut o vizită oficială în Belgia între 6 și 10 februarie 1967.

În timpul vizitei sale în Belgia, ministrul român a fost primit de majestatea sa, regele Baudouin, și a avut convorbiri cu ministrul afacerilor externe al Belgiei, Pierre Harmel, cu ministrul pentru cultura neerlandeză și problemele europene, Kennat Van Elslande, și cu ministrul relațiilor comerciale externe, Auguste de Winter. El a vizitat, de asemenea, obiective culturale și turistice din orașul Liege.

Întâlnirile dintre miniștrii afacerilor externe ai Belgiei și României s-au desfășurat într-o atmosferă de sinceritate, cordialitate și stimă reciprocă.

Cei doi miniștri au făcut un schimb de vederi referitor la unele probleme internaționale și, în special, europene. Ei au constatat că guvernele celor două țări militează pentru realizarea destinderii pe plan economic, militar și politic și în, mod deosebit, pentru consolidarea păcii și securității pe continentul european. În acest cadru, s-a ajuns la o identitate de vederi cu privire la principiile fundamentale ale dezvoltării relațiilor dintre țările europene.

Ei și-au exprimat convingerea că o evoluție fericită a relațiilor dintre state trebuie să se bazeze pe respectarea demnității și suveranității fiecărui popor, a fiecărui guvern și a fiecărui stat.

Cei doi miniștri au examinat modul în care se aplică rezoluția Națiunilor Unite cu privire la relațiile de bună vecinătate între țări aparținând unor sisteme social-politice diferite, la care România și Belgia împreună cu alte șapte state au fost coautoare. În legătură cu aceasta, ei au subliniat în special oportunitatea de a contribui împreună la întărirea rolului și activității Comisiei Economice O.N.U. pentru Europa.

Cei doi miniștri au fost de acord în a aprecia că în ceea ce privește convocarea unei conferințe

asupra securității și cooperării europene este necesară o pregătire temeinică de natură să garanteze reușita acestei acțiuni.

Părțile și-au exprimat convingerea că măsurile care pot duce la dezarmare generală sînt menite să promoveze destinderea internațională, dorită de ambele părți. În măsura posibilităților lor, cele două guverne se vor strădui să depună eforturi în acest sens.

Pe de altă parte, cei doi miniștri au făcut un schimb apropiat de vederi cu privire la evoluția relațiilor dintre cele două țări și au constatat cu satisfacție că ele se dezvoltă favorabil. S-a exprimat hotărârea de a se căuta noi mijloace de promovare și în viitor a colaborării bilaterale în domeniile comercial, cultural și tehnico-stiințific. Ei au căzut de acord să fie reluate negocierile în vederea reglementării problemelor financiare în suspensie între cele două țări.

Convorbirile pe care ministrul român al afacerilor externe le-a avut cu Van Elslande, ministrul pentru cultura neerlandeză și problemele europene, s-au referit la mijloacele de extindere a sferei de aplicare a acordului cultural dintre cele două țări. În convorbirile care au avut loc între ministrul relațiilor comerciale externe, Auguste de

Winter, și ministrul afacerilor externe român au fost examinate în mod amănunțit problemele care privesc evoluția relațiilor economice dintre cele două țări. S-a stabilit că încheierea unui acord comercial pe termen lung între România și țările Beneluxului este necesară în scopul favorizării schimburilor bilaterale și că, în acest sens, cele două părți vor purta negocieri într-un viitor apropiat.

Cei doi miniștri ai afacerilor externe și-au exprimat convingerea că o dezvoltare fecundă a relațiilor dintre România și Belgia este de natură să servească nu numai intereselor celor două țări, dar, de asemenea, să contribuie la crearea în Europa a unui climat propice cooperării și înțelegerii între toate statele.

Cele două părți au subliniat importanța contactelor personale ca factor al promovării înțelegerii reciproce și al acțiunilor în favoarea păcii și au convenit să continue convorbirile dintre ele.

Ministrul român al afacerilor externe a adresat ministrului afacerilor externe al Belgiei invitația de a face o vizită oficială în Republica Socialistă România.

Invitația a fost acceptată cu plăcere, data vizitei urmînd a fi fixată ulterior pe cale diplomatică.

Ministrul afacerilor externe, Corneliu Mănescu, și-a încheiat vizita în Belgia

BRUXELLES 10. — Trimisii speciali Agerpres, N. Ionescu și Al. Gheorghiu, transmit: Vineri s-a încheiat vizita oficială făcută în Belgia de ministrul afacerilor externe al României, Corneliu Mănescu, cu soția, la invitația ministrului afacerilor externe al Belgiei, Pierre Harmel.

În după-amiază aceleiași zile, Corneliu Mănescu și persoanele care îl însoțesc au plecat cu trenul spre București. La „Gare du Midi”,

oaspeții români au fost conduși de Pierre Harmel cu soția, Edmond Machtens, președintele grupului parlamentar de prietenie belgiano-român, Honore Cambier, ambasadorul Belgiei la București, de funcționari superiori din Ministerul Afacerilor Externe și alte persoane oficiale, de ziariști.

Au fost, de asemenea, de față la plecare, Ion Oancea, ambasadorul României la Bruxelles, și membri ai ambasadei române.

● **SALISBURY.** Luînd cuvîntul în Parlament, ministrul finanțelor din guvernul rasist de la Salisbury, John Wrathall, a declarat că, „în ansamblu, situația economică a țării, după 12 luni de la aplicarea sancțiunilor britanice este mult mai satisfăcătoare decît se putea spera”.

● **ADEN.** Forțele de securitate britanice l-au arestat joi noaptea pe Mohammed Salam Basendwah unul din membrii conducerii Frontului de eliberare a sudului ocupat al Yemenului (F.L.O.S.Y.), sosit la Aden în legătură cu acțiunile ce urmează să aibă loc simbătă — o grevă generală și demonstrații — cu prilejul împlinirii a opt ani de la crearea așa-zisei Federații a Arabiei de sud.

● **BRASILIA.** Președintele Braziliei, mareșalul Castelo Branco, a semnat joi noua lege a presei pe care Congresul brazilian a adoptat-o la 22 ianuarie. Din textul noii legi, președintele a eliminat dispozițiunile privind sancțiunile-amenzi și detențiunile pînă la patru ani — pe care urmau să le suporte ziariștii în cazul nerespectării legii. Au rămas, însă, aceleași în legătură cu interdicția pentru agențiile străine de presă de a difuza în Brazilia informații cu caracter local.

Cu toate acestea, legea va limita serios libertatea presei braziliene.

● **PEKIN.** Agenția China Nouă transmite că în zilele de 8 și 9 februarie avioane americane au pătruns în spa-

țiul aerian al Republicii Populare Chineze, zburînd deasupra unor insule din provincia Kwangtung. În legătură cu aceasta, un purtător de cuvînt al Ministerului Afacerilor Externe al R. P. Chineze a fost imputernicit să adreseze un avertisment serios Statelor Unite.

● **RYAD.** Vineri, guvernul Republicii Arabe Unite a anunțat hotărîrea de a pune sub sechestru toate bunurile și proprietățile regelui Feisal, aflate în R.A.U. S-a precizat că acesta este un răspuns la măsura guvernului Arabiei Saudite de a închide băncile egiptene „Al Kahira” și „Misr”.

● **KHANG KHAY.** În luna ianuarie a. c. forțele patrio-

te laoțiene au scos din luptă 900 militari adversari, care căutau să pătrundă în zonele controlate de Patet Lao, anunțată postul de radio Vocea Patet Lao. În aceeași perioadă forțele patriotice au capturat 6 ofițeri inamici și importante cantități de arme și material de război și au doborât sau avariat 12 avioane dusmane.

● **NEW YORK.** Influential ziar american „World Journal Tribune” a chemat guvernul Statelor Unite să înceteze pe timp nelimitat bombardamentele asupra Republicii Democrate Vietnam, pentru a se crea o atmosferă prietnică începerea unor tratative în vederea reglementării pașnice a conflictului vietnamez.