

Încheierea ședinței de lucru
privind activitatea
din transportul feroviar

- Referatul prezentat de ministrul căilor ferate, Florian Dănilache
- Concluziile dezbaterilor din grupele de lucru
- Discuții generale

Încheierea ședinței de lucru privind activitatea
din transportul feroviarCuvîntarea tovarășului
Nicolae Ceaușescu

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

La lucrări au luat parte tovarășii Nicolae Ceaușescu, Gheorghe Apostol și Mihail Dălea.

În cursul dimineții, adunîndu-se la Ministerul Căilor Ferate, tovarășii Ceaușescu, Gheorghe Apostol, Constantin Iliescu, Constantin Iancu și Cornel Burada au prezentat referatul de sinteză asupra lucrărilor desfășurate în cadrul grupelor de specialiști.

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 exploatarea parcului de locomotive și vagoane, întărirea disciplinei în muncă, deservirea corectă, civilizată a călătorilor.

Intimpinat cu vii 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 încheiere a ședinței, tovarășul Florian Dănilache, ministrul căilor ferate, a subliniat că aprecierea dată muncii și realizărilor cefierilor, indicîndu-le prețușă cuprinsă în cuvîntarea tovarășului Nicolae Ceaușescu vor constitui un puternic stimulent 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, în care își exprimă, în numele tuturor cefierilor, adîncă recunoștință pentru grija caldă și permanentă pe care partidul și guvernul țării o poartă dezvoltării.

(Continuare în pag. a 3-a)

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 plenum constatărilor și în cadrul comisiilor au evidențiat alături de succesele realizate de oamenii muncii din transporturi, cit și neajunsurile ce continuă să se manifeste în acest domeniu. Participanții la dezbateri au manifestat exigență și spirit de răspundere în analiza aprofundată a 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, 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 conștienți că rezultatele constatărilor, aplicarea măsurilor ce vor fi adoptate ca urmare a deciziilor 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 operativă și în siguranță 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, dereglările și dereglările sistemului circulator al societății — căile ferate — produc grave tulburări în toate compartimentele producției și consumului, în desfășurarea vieții publice. Dumeavoastră, lucrătorii de la calea ferată, vă revine marea răspundere de a asigura neînterupt funcționarea perfectă a acestui organism vital al economiei noastre naționale.

Aceasta impune ca absolut fiecare lucrător să lucreze în sistemul căilor ferate, de la ministru și pînă 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 ceas-

sonic, 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 1965 de peste 3 ori, iar al călătorilor de peste 2 ori. Față de anul 1958 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 asigurată ridicarea nivelului tehnologic al căilor ferate, îmbunătățirea dotării lor cu material rulant și instalații moderne. Parcul de vagoane de marfă a crescut în anul 1966 față de anul 1965, 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. 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 rea-

lizează 81 la sută. Dar întrucît 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 socialismului, 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, permitteți-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 tovarășii în timpul consfătuirii.

Aș dori să mă refer în primă

(Continuare în pag. a 3-a)

Noi
capacități
de producție

Din toate regiunile țării ne soseser zilnic noi vesti despre ridicarea potențialului industrial, prin intrarea în funcțiune a noi obiective și dezvoltarea celor existente. Regiune cu tradiție industrială — **BRASOVUL** își îmbogățește zestrea industrială cu noi valori. La uzinele de autoturisme, „**STEAGUL ROȘU**” au început lucrările de construcție la o impunătoare hală de producție ce va găzdui turnătorii de fontă. Noua secție va fi dotată cu 7 linii tehnologice moderne, care vor asigura o creștere a producției la actuala turnătorie de fontă de patru ori. Buna funcționare a autocamionelor și tractoarelor fabricate la Brașov depinde în mare măsură și de calitatea echipamentelor electrice produse la uzina „**ELECTROPRECIZIA**” — **SACELE**. Pentru a răspunde în continuare necesităților crescînde ale industriei de autovehicule, uzina din Săcele se va dezvolta și specializa. Aici se vor construi hale de prelucrare sculărie, turnătorie etc. pe o suprafață de peste 11.000 metri pătrați, dublîndu-se capacitatea de producție existentă. „**LIBERTATEA**” — **SIBIU**, „**FI-ROȘU**” — **TILMACIU** și „**OLTUL**” — **SF. GHEORGHE**

(Continuare în pag. a 3-a)

„Faună”
artificială

Secția de blănuri artificiale de la întreprinderea „Tescărită Reunite” din Capitală și-a sporit producția prin intrarea în funcțiune a unei noi capacități de 150.000 mp țesături pe an. Instalațiile moderne ce au intrat în dotarea secției permit meliorarea finelor de rețea, de melanj filate în amestec cu mohair, de viscoză și a altora, într-o gamă variată de blănuri artificiale. Creatorii fabricii pregătesc pentru colecția secției diferite imitații de astrahan, karakul, nurcă, leopard, vidră precum și alte sortimente de blănuri pentru paltoane de copii, paltoane bărbătești, misade etc.

VIZITA PREȘEDINTELUI
CONSILIULUI DE STAT,
CHIVU STOICA, ÎN SOMALIA

MOGADISCIO 10 — De la trîmși speciali Agerpres, Nicolae Ceaușescu, însoțit de Constantin Oprică, ministrul Afacerilor Externe, a sosit în Somalia, prezidînd Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România. Chivu Stoica, împreună cu soția și personala oficială care îl însoțesc, au sosit vîineri dimineața la Giohar, localitate situată la 100 km de Mogadiscio. La intrarea în districtul Balad, din care face parte Giohar, 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 strigînd lăzinci în cîntecul prieteniei româno-somaleze. Această caldă primire a fost făcută și la intrarea în localitatea Giohar.

Convoiu oficial de mașini s-a îndreptat spre fabrica de zahăr din Giohar, în care capitalul somalez deține majoritatea. Fabrica prelucurează trestie 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 a plantației de trestie de zahăr și a livezii 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 prînz, ministrul Afacerilor Externe al României, Ahmed Yussuf Dualeh, a oferit o masă în cinstea oaspeților, care a fost urmată de un program de dansuri și cîntece somaleze.

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

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

Au participat președintele Adunării Naționale a Somaliei,

(Continuare în pag. a 5-a)

Prime de vechime acordate
siderurgiștilor reșiteni

REȘITA (cosp. R.I.). La Combinatul siderurgic Reșița zilele acestea au fost rodnice nu numai în rezultate, ci și în recompense. S-au dat primele de vechime pe 1966 — în total aproape 6 milioane lei — cu aproximativ 204.000 lei mult față de anul 1965. Pentru activitatea lor îndelungată muncitorii S. Mazilu, D. Grosan, C. Bănică, au primit prime în valoare de aproximativ 5.000 lei fiecare.

Din toată lumea

Cercetări
în domeniul
cancerului

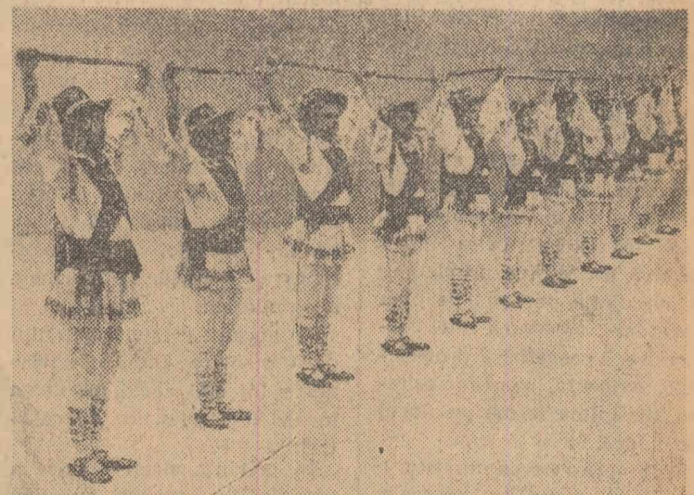
VIENA 10 (Agerpres). — Sporii bacilului de tetanos, inofensivi pentru țesuturile sănătoase, își regăsesc virulența în prezența țesuturilor canceroase și le distruge.

Această proprietate neașteptată a sporilor tetanici a permis profesorilor Josef Moese și D. Heppner, din Graz (Austria), să obțină ameliorări apropiate vindecării în șase cazuri de tumori cerebrale inoperabile, din 21 cazuri tratate.

Prof. Moese a descoperit încă în urmă cu peste zece ani această proprietate anticancerogă a sporilor tetanici. El a studiat reacțiile acestor spori pe cobai și chiar pe el însuși, înainte de a aplica tratamentul unui număr de 21 bolnavi.

● **DETECTORI ORBITALI DE RADIATII DE CALDURA** pot ajuta în cercetarea compoziției soarelui lunare, au declarat Ronald P. Lyon și Roger S. Vickers, geofizicieni la Universitatea din Stanford (California). Aceste instrumente aflate în prezent în stare experimentală ar putea determina nu numai compoziția soarelui lunare sau a Pământului, ci și a altor planete. Aceste cercetări au trezit un viu interes în rândul companiilor miniere și petroliere americane.

● **ÎN OCTOMBRIE 1967 VA ÎNCEPE SĂ FUNCȚIONEAZE ÎN FRANTA** televiziunea în culori după sistemul SECAM. Alain Peyrefitte a declarat că posesorii actualelor aparate de televiziune vor putea, de asemenea, să urmărească la 12 ore pe săptămînă programul televiziunii în culori, însă în alb-negru.

„Omul și camera” printre premianții
de la Monte Carlo

Secvență din filmul românesc premiat la festival

MONTE CARLO 10 (Agerpres). — Festivalul internațional al filmului pentru televiziune de la Monte Carlo s-a încheiat vîineri. Marele premiu al festivalului a fost decernat producției americane „Lunea ascunsă” („Hidden World”). Filmul românesc „Omul și camera” a obținut premiul cri-

ticilor internaționali și o mențiune specială a juriului. Filmul este realizat de Valeriu Lazarescu, după un scenariu de Radu Anagnoste. Mențiuni speciale ale juriului au fost acordate, de asemenea, filmelor „Privind spre trecut” (Polonia), „Urșii nu dorm toată iarna” (U.R.S.S.) și altele.

AUTOSERVIRE CU PRODUSE
NU ȘI CU TIMP PIERDUT

Alte investigații în opinia publică pe tema serviri civilizate în comerț, cu ajutorul următoarelor întrebări:

1 La care magazine pierdeți cel mai mult timp: la cele cu autoservire, cu plata directă la vânzător, la cele cu bon la casă?

2 Ce magazine preferați: magazinele generale, specializate, cu expunere deschisă, magazine proprii de desfacere ale fabricilor producătoare?

E drept că, de cînd lumea, Mercur poartă aripi la picior, tocmai pentru a tăia din rația ororilor pierdute pe domeniile sale. Totuși, oamenii epocii moderne au găsit mijloace inedite de a micșora din ce în ce mai mult cantitatea de timp consumată pentru procurarea obiectelor ce le sînt necesare, dintre care unul a fost consemnat în mod deosebit la un congres de specialitate ținut anul trecut la Paris, și anume „eliminarea teighelei interpusă între client și vânzător și înlocuirea ei cu o relație comercială adevărată secundară XX: autoservirea”.

Acest sistem modern de comerț a fost introdus în mai mult de 350 magazine alimentare din țară, precum și în numeroase unități cu alt profil. Să urmărim, în răspunsu-

rile primite la un sondaj de opinie publică, în ce fel influențează eliminarea teighelei relația dintre comerț și masa consumatorilor.

Optică greșită,
contururi
deformate

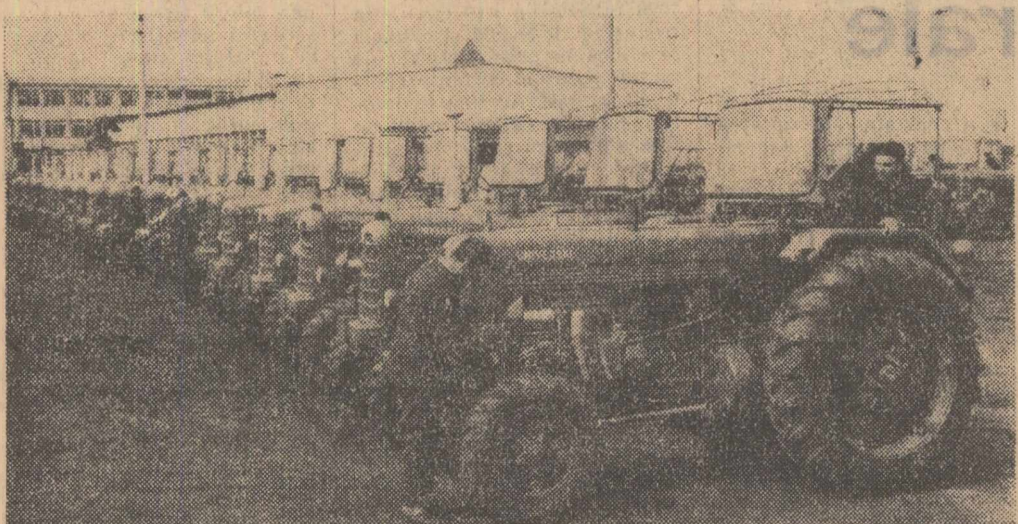
Înainte de a intra în subiect, notați: interlocutorii noștri fac parte din categorii diferite, unite prin însușirea comună a noului conțent editat: ei locuiesc în Piața Palatului, pe Calea Grivitei și în noile ansambluri urbane așezate în sudul orașului — pe șoselele Giurgiului și Oltenitei, unde există numeroase maga-

zine cu autoservire. Așa stînd lucrurile, normal ar fi fost ca și răspunsul la prima întrebare a anchetei noastre să fie identic pentru toate categoriile. Și, totuși, afirmațiile culese s-au dovedit: în vreme ce cetenii din primele două categorii au optat, cu toții, pentru avantajele autoservirii, un număr important din ceilalți și-au exprimat rezerve, preferînd sistemul cu „plata direct la vânzător”. Motivul, lăsat exprimat de conf. dr. ELISA-BETA SPORNIC, (str. Drăgan Nicolae nr. 5, raionul Nicolae Bălcescu): „După mine, cel mai rapid sistem de servire rămîne încă la ora actuală sistemul de cumpărare cu plata la vânzător. La noi, în magazinele cu autoservire din șoseaua Giurgiului, se face un astfel de rînd la casă, încît, măsurînd timpul pierdut aici, constatăm că el depășește substanțial pe cel consumat plătînd direct vânzătorului”.

Iată cum, din cauza aplicării greșite a unui sistem modern de a face comerț, cumpărătorii își fac o părere deformată, pînă la urmă seama principiului defecțiunilor locale de organizare. În fond, cu un număr de case, corespunzător frecvenței cumpărătorilor la anumite ore, problema s-ar rezolva cum nu se poate mai simplu. Dar organele comer-

GRAZIELA VINTU

(Continuare în pag. a 4-a)

„Service” complex pentru
tractoarele românești exportate

Pe piețele a peste 40 de țări europene, asiatice, africane și sud-americane, tractoarele românești au devenit o marfă cunoscută. Un export atât de intens și în regiuni geografice diferite, a determinat din partea țării noastre luarea unor măsuri tehnice și organizatorice menite să asigure menținerea permanentă în exploatare a tractoarelor livrate, atît în perioada termenului de garanție cit și în afara lui. Drept urmare, tractoarele exportate de întreprinderea de comerț exterior „Auto-Tractor” li se asigură, cu specialiști români menținuți peste hotare, asistența tehnică necesară printr-o acțiune complexă de „service”.

În paralel cu aceasta România asigură, la uzina furnizoare, instruirea unor tehnicieni din țările importatoare și pune la dispoziția țărilor partenere proiecte și utilaje în vederea organizării de ateliere fixe.

dotate corespunzător pentru menținerea în exploatare a tractoarelor. În 1967 se vor lăsa utilaje pentru opt astfel de ateliere fixe în Iran, Pakistan, Grecia și Irak. Din aceeași activitate de „service” fac parte și auto-aterierele (ateriere mobile de intervenție dotate cu scule și dispozitive, aparate de măsură și control, mașini-unelte anulate etc.) din care 30 bucăți se livrează anul acesta în Franța, Belgia, Danemarca, Olanda, Tailanda, Iordania, Uganda, Irak, Etiopia, Libia, Pakistan, Egipt, India, Spania, Guineea, Algeria și Grecia. Completată cu material tehnic de instrucție și cu profesori instructori pentru școlarizarea la fața locului a tehnicienilor străini, gama „service”-ului oferit de țara noastră pentru tractoarele exportate este de un înalt nivel tehnic și de o veritabilă eficacitate.

Incheierea şedinţei de lucru privind activitatea din transportul feroviar

Referatul prezentat de ministrul căilor ferate, Florian Dănilache

În referatul prezentat în deschiderea şedinţei de lucru, ministrul căilor ferate, Florian Dănilache, după ce a subliniat progresele realizate în economie şi cultură, ritmurile înalte de dezvoltare realizate în toate sectoarele de activitate, ceea ce a determinat an de an creşterea volumului transporturilor de călători şi mărfuri s-a referit la realizările obţinute de lucrătorii din transportul feroviar. În anul 1966, se spune în referat, volumul tonelor-marfă expediate a fost cu 8,3 la sută mai mare decât de cel din 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 sfârşitul anului trecut cu 348 de locomotive Diesel-electrice de 2100 CP, ponderea traficului efectuat cu asemenea mijloace ajungând la 50,2 la sută, centralizarea electrodinamică a fost extinsă în 83 de staţii, iar pe o distanţă de 800 km au fost amenajate instalaţii de bloc automatizat. Au fost înlocuite peste 3.000 de km linii ferate, iar pe o lungime de 1.600 km linii ale unor sudate. Numeroase staţii, depouri, ateliere de zonă şi revizii de vagoane au fost sistematizate şi modernizate. Importanţele dotări tehnice, ca şi mecanizarea unor lucrări cu volum mare de muncă manuală au dus la creşterea cu 8,4 la sută a productivităţii muncii. Concomitent, preţul de cost în transportul feroviar a scăzut cu 2,16 la sută în comparaţie cu anul anterior.

Realizarea şi depăşirea an de an a planului în transportul feroviar — a subliniat în continuare vorbitorul — demonstrează că marea majoritate a salariaţilor căilor ferate s-au înecat în disciplina socialistă a muncii, îndeplinindu-şi cu conştiinţă şi devotaţie îndatoririle de serviciu. Un impresionant număr de mecanici şi fochişti, impiegati de mişcare, manevranţi, acari şi cantonieri au dat dovadă de un înalt simţ de răspundere în îndeplinirea sarcinilor de serviciu. Aproape 5.000 de salariaţi au fost recompensaţi excepţional cu premii însumând peste 2.000.000 lei.

Subliniind aceste realizări, vorbitorul a arătat totodată că în ultima vreme în activitatea căilor ferate s-au manifestat o serie de deficienţe. Datorită acestui fapt, în cursul anului 1966 s-au produs accidente de cale ferată soldate cu pierderi de vieţi omeneşti şi mari pagube materiale. Situaţia nesatisfăcătoare în siguranţa circulaţiei se datorează în primul rând abaterilor de la disciplină, ca urmare a unei slabe munci organizatorice şi de educare a cadrelor, a lipsei de autoritate şi exigenţă a multor conducători de unităţi, superficialităţii controlului. Semnificativ în această direcţie este faptul că dintre salariaţii vinovaţi de producerea accidentelor grave de cale ferată au fost cei sancţionaţi de mai multe ori pentru încălcarea regulilor de siguranţă a circulaţiei fără să se fi luat măsuri de schimbare lor din funcţie. Acest fel de tratare a abaterilor în mod simplist, fără simţ de răspundere, a condus la ineficienţa sancţiunilor şi la banalizarea lor. Îndeplinirea la timp şi întocmai a ordinelor şi instrucţiilor de serviciu constituie premisa îndeplinirii radicale a stării disciplinare, a activităţii în transportul feroviar.

Referindu-se în continuare la importanţa hotărâtoare pe care o au cefeşterii în îmbunătăţirea transportului feroviar, ministrul căilor ferate a spus: Trebuie combătută cu toată tăria atitudinea acelor lucrători care consideră că instalaţiile şi utilajele moderne cu care se dotază calea ferată rezolvă de la sine problemele de circulaţie punând pe plan secundar necesitatea unei temeinice pregătiri profesionale, exigenţa, conştiinţiozitatea, disciplina fermă pe locul de muncă.

Atât conducerea ministerului, cât şi direcţiile generale, centrale şi regionale nu au acordat suficientă atenţie activităţii de selecţionare şi pregătire a cadrelor. Insuficiente măsuri au fost luate în privinţa asigurării capacităţii de şcolarizare în învăţământul profesional şi tehnic, în selecţionarea unor cadre didactice bine pregătite, cunoscătoare ale tehnicii moderne în transportul feroviar,

Vorbitorul a subliniat că deficienţele semnalate în formarea cadrelor constituie principala cauză a depăşirii regimului normal de muncă al salariaţilor în toate direcţiile regionale şi în special în sectoarele de tracţiune, mişcare şi vagoane. Datorită incompetenţei şi neglijenţei, în unele unităţi ale căilor ferate nu se respectă normele elementare de tehnică a securităţii muncii, care influenţează negativ sănătatea muncitorilor. Conducătorii unităţilor de cale ferată au obligaţia să acţioneze hotărât pentru respectarea regimului normal de muncă.

Abordând problema regularităţii circulaţiei trenurilor, ministrul căilor ferate a arătat că în anul 1966 volumul întârzierilor în circulaţia trenurilor de călători şi de marfă a crescut faţă de perioada trecută. Aceste întârzieri sînt datorate unor lipsuri serioase în munca personalului executiv şi de conducere din toate ramurile de exploatare din ţară. Conducerea direcţiilor generale, centrale şi a celor regionale, ca şi toate unităţile C.F.R. de pe întreg cuprinsul ţării trebuie să trateze cu mult spirit de răspundere problemele legate de respectarea disciplinei de grafic şi să dea dovadă de mai multă competenţă şi operativitate în depistarea cauzelor şi în luarea celor mai potrivite măsuri de prevenire a întârzierilor.

Vorbitorul a scos apoi în evidenţă unele deficienţe existente în activitatea de exploatare comercială în transportul feroviar. Conducătorii multor unităţi C.F.R. nu s-au preocupat de introducerea şi utilizarea mijloacelor de mecanizare specifice operaţiilor de încărcare-descărcare în gări şi îndeosebi a containerelor specializate pe categorii de mărfuri.

O situaţie necorespunzătoare este constatată în activitatea de bună deservire a publicului călător, de la emiterea biletelor de călătorie până la coborîrea din tren în staţia de destinaţie. Spaţiile din staţii destinate publicului călător nu sînt întreţinute şi sînt insuficient dotate, modul de organizare a serviciului provoacă aglomeraţii la casele de bilete, iar sistemele actuale de informare a călătorilor, ca şi cele de rezervare a locurilor în trenuri sînt depăşite. Personalul din staţii şi din trenuri nu are întotdeauna o ţinută şi comportare şi o atitudine civilizată, corectă faţă de călători, datorită îndeosebi lipsei de instruire şi educare. Lipsuri s-au manifestat şi în întreţinerea sanitară şi tehnică a trenurilor de călători.

Tracţiunea feroviară, important sector al căilor ferate, este în continuă înnoire tehnică — a subliniat în continuare vorbitorul. Exploatarea mai multor tipuri de locomotivă — cu abur, electrice, Diesel-electrice şi în curind Diesel-hidraulice, ridică importante probleme cu privire la o utilizare cât mai judicioasă şi la cunoaşterea temeinică a modului de exploatare şi de întreţinere a lor. Pe măsura creşterii ponderii tracţiunii cu locomotive Diesel-electrice se manifestă tendinţa de neglijare a stării tehnice a parcului de locomotive cu abur, concretizată prin mărirea numărului de defectări în parcuri, prin micşorarea parcurului între reparaţii. Locomotivele cu abur vor avea un rol important încă o perioadă îndelungată de timp în tracţiunea trenurilor. De aceea orice slăbire a atenţiei în ceea ce priveşte starea tehnică a acestor locomotive este dăunătoare desfăşurării normale a circulaţiei.

Pe măsura creşterii parcului de locomotive Diesel-electrice apare tot mai acută problema încălzirii trenurilor de călători.

În privinţa stării tehnice a parcului de vagoane, numărul defectărilor în exploatare se menţine ridicat. Durata imobilizării vagoanelor defecte de la scoaterea lor din circulaţie şi până la introducerea în ateliere pentru reparaţii se menţine încă foarte mare, ajungând până la 10 zile. Fondurile de investiţii alocate pentru amenajarea spaţiilor de lucru şi dotarea cu utilaje a atelierelor de zonă şi reviziilor

de vagoane nu au fost utilizate în întregime, lucrările desfăşurându-se în ritm necorespunzător.

În continuare, vorbitorul a subliniat atenţia acordată extinderii centralizării electrodinamice, creşterii lungimii liniilor echipate cu bloc de linie automat, introducerii dispecerului de nod şi de linie. Nu a fost însă acordată atenţia cuvenită dotării căilor ferate cu instalaţii moderne legate de sporirea siguranţei circulaţiei, reţeaua de telecomunicaţii feroviare nu satisface în totalitate necesităţile actuale, la înţreţinerea instalaţiilor de electrificarea, centralizare şi telecomandă există încă deficienţe care duc la deranjamente cu repercusiuni asupra regularităţii circulaţiei.

Planul de investiţii pe 1966 — a continuat ministrul căilor ferate — a fost îndeplinit în proporţie de 98,7 la sută la investiţii şi 99,2 la sută la construcţii-montaj, înregistrându-se rămânări în urmă la unele obiective datorită deficienţelor ce au existat în proiectare şi execuţie. Proiectanţii manifestaţi în unele cazuri tendinţe spre rezolvarea temelor prin soluţii costisitoare, fără o analiză temeinică a tuturor factorilor de care depind indicatorii tehnico-economici. Indicatorul de bază al planului de investiţii este termenul de punere în funcţiune care în specificul feroviar şi are o importanţă deosebită, fiind legat direct de creşterea capacităţii de transport. An de an s-au manifestat la unităţile de construcţii şi îndeosebi la unităţile beneficiare neglijenţe în ceea ce priveşte această sarcină, planul de punere în funcţiune nefiind în unele cazuri realizat. Trebuie luate măsuri energice pentru ca termenele stabilite la lucrările de investiţii să fie reduse şi în nici un caz depăşite.

Călea ferată — a continuat vorbitorul — este o ramură de bază a economiei naţionale, în faţa căreia stau sarcini de mare răspundere. Este necesar să ridicăm munca noastră la nivelul încrederii acordate de conducerea partidului, de grija permanentă ce o manifestă atât pentru asigurarea condiţiilor tehnico-materiale de dotare a căilor ferate, cât şi faţă de ridicarea nivelului de trai al cefeşterilor. Recent, conducerea de partid şi de stat a aprobat majorarea salariilor tarifare, cu începerea de la 1 ianuarie 1967, a unor categorii de angajaţi din funcţiile de bază strins legate de buna desfăşurare a circulaţiei. Salariile tarifare aprobate reprezintă o creştere medie de 12,2 la sută. Pentru aceste îmbunătăţiri se suportă din bugetul statului suma de 143 milioane lei anual. De asemenea, au fost luate măsuri pentru îmbunătăţirea calităţii uniformelor personalului. La 56.500 salariaţi, îndeplinind funcţii medii şi inferioare, se acordă uniforme în mod gratuit, iar la alţi 9.000 salariaţi se acordă reduceri de 50 şi 75 la sută din costul uniformelor, ceea ce duce implicit la creşterea salariului real al angajaţilor. În acest scop se va aloca din bugetul statului suma de 132 milioane lei.

Vorbitorul a arătat în continuare că în scopul întăririi siguranţei circulaţiei a fost reintrodusă funcţia de şef de tren la trenurile de călători şi marfă. Totodată a fost aprobată înfiinţarea a două direcţii regionale de cale ferată, la Galaţi şi Deva.

Ne sînt create toate condiţiile pentru a asigura transportul de înaltă calitate, pentru satisfacerea tuturor cerinţelor economiei naţionale în cele mai bune condiţii, pentru înlăturarea unor lacune care au persistat de mai multă vreme — a spus în încheiere ministrul căilor ferate. Recunoaşterea grijii permanente ce ne-o poartă partidul şi guvernul ţării, personal secretarul general al C.C. al P.C.R., tovarăşul Nicolae Ceauşescu, sînt cinstim tale de cefeşti şi tradiţiile sale, muncind neobosiţi pentru îndeplinirea exemplară a măreţilor sarcini ce ne revin din grandiosul program de muncă şi luptă elaborat de Congresul al IX-lea al partidului.

Concluziile discuţiilor din grupa mişcare şi comercial

Dezbatîndu-se deficienţele manifestate în activitatea unităţilor, participanţii au formulat numeroase propuneri de îmbunătăţire a activităţii de exploatare, a executării planului de transport a deservirii călătorilor. Au fost analizate posibilităţile de perfecţionare a pregătirii şi scolarizării şefilor de staţie, a însuşirii cunoştinţelor privind manipularea instalaţiilor de semnalizare şi telecomunicaţii, s-a subliniat necesitatea reexaminării actualului sistem de control la toate nivelele.

Participanţii la discuţii au sugerat ca defecţiunile tehnice şi de manipulare a instalaţiilor survenite în staţiile centralizate electrodinamice să fie aduse la cunoştinţa tuturor salariaţilor din unităţile dotate cu asemenea utilaje.

Au fost formulate propuneri de îmbunătăţire a activităţii reglatoarelor de circulaţie, avîndu-se în vedere asigurarea executării ritmice a planului de transport şi realizarea unei circulaţii regulate a trenurilor. S-a subliniat necesitatea îmbunătăţirii programelor de circulaţie, astfel ca să se elimine anulanţele şi suplimentările de trenuri stabilite.

O serie de propuneri s-au referit la îmbunătăţirea sistemului de premii în vederea legării lui mai strîns de regularitatea şi siguranţa circulaţiei trenurilor. S-au făcut propuneri pentru îmbunătăţirea întăririi şi reparaţiilor instalaţiilor, pentru specializarea personalului, prin cursuri de scurtă durată, cu scoaterea din producţie, pentru îmbunătăţirea colaborării între unităţile C.F.R. şi unităţile Ministerului Energiei Electrice.

Concluziile dezbaterilor din grupa tracţiune, electrificare, centralizare şi telecomandă au fost prezentate de ing. **Constantin Iancu**, adjunct al ministrului căilor ferate.

În cadrul grupei au fost dezbătute problemele esenţiale din activitatea ramurilor respective, au fost analizate cauzele lipsurilor existente şi s-au făcut numeroase propuneri de îmbunătăţire a muncii. Participanţii la discuţii au apreciat că problema întăririi disciplinei în serviciu, respectarea cu stricteţe a ordinelor şi instrucţiunilor de exploatare este în prezent o problemă de cea mai mare importanţă pentru a se asigura transporturile feroviare în condiţii optime.

Mecanicii de locomotivă, de care depinde în mare măsură îndeplinirea acestei sarcini trebuie să fie exemple de înaltă disciplină în serviciu.

În legătură cu lipsurile existente în recrutarea, formarea şi instruirea cadrelor, s-a propus reînfiinţarea şcolii profesionale pe linia depourilor mari şi sporirea dura-

teii de scolarizare, îmbunătăţirea recrutării mecanicilor de locomotivă Diesel şi electrice. Au fost propuse, de asemenea, măsuri privind îmbunătăţirea modului de instruire la şcoala personalului din cadrul depourilor.

Mai mulţi vorbitori au arătat că instrucţiunile sînt redactate greoi, numărul excepţiilor este insuficient şi au multe modificări. Au fost formulate propuneri de remediere a acestei situaţii.

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

În direcţia ridicării cointerării materiale a lucrătorilor, s-a preconizat să fie pusă în concordanţă instrucţia de primiere cu prevederile instrucţiilor de prevenire şi tratare a evenimentelor.

S-au făcut propuneri pentru definitivarea proiectului de H.C.M. privind planificarea transporturilor pe calea ferată, precum şi 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 şir de propuneri importante pentru perfecţionarea muncii în acest sector. S-a propus astfel ca fondurile de investiţii să fie folosite în primul rînd pentru realizarea unor şantiere de pregătire a trenurilor bine utilitate, criticîndu-se slaba folosire a creditelor bancare la executarea unor lucrări de mecanizare.

Unii vorbitori au subliniat greutatea care există în activitatea unor revizii de vagoane, datorită dispersării locurilor de muncă, şi au propus ca în cadrul lucrărilor de sistematizare a staţiilor să se urmărească concentrarea activităţii acestora.

Pentru o mai bună pregătire tehnică a trenurilor este necesar să se accelereze ritmul de dotare a centrelor de probă a frinelor cu robote mecanice automatizate. Tinîndu-se seama de complexitatea instalaţiilor cu care sînt dotate noile vagoane de călători, s-a propus întocmirea unor cataloage care să uşureze aprovizionarea cu piese de schimb, precum şi elaborarea unor instrucţiuni mai detaliate necesare în procesul de şcolarizare.

Buna întreţinere a parcului de vagoane impune lichidarea unor lipsuri şi greutate în aprovizionarea cu piese de schimb, s-a subliniat necesitatea înfiinţării unei unităţi de aprovizionare coordonatoare 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 calităţii reparaţiilor s-a propus examinarea componentelor formalelor de recepţie din atelierele reparatorie şi completarea lor cu cadre de specialitate şi cu experienţă.

În dezbaterile din cadrul grupei a fost scoasă în evidenţă necesitatea contribuţiei largi a cercetării ştiinţifice în rezolvarea problemelor ce apar în exploatarea vagoanelor.

În ce priveşte pregătirea şi perfecţionarea cadrelor în ramura de vagoane, este necesar să se studieze reînfiinţarea şcolilor profesionale din Constanţa, Cluj, Oradea şi Galaţi. **Concluziile discuţiilor din grupa întreţinere, căi, construcţii şi proiectare**, au fost prezentate de **Marin Măroiu**, adjunct al ministrului căilor ferate.

În cadrul discuţiilor care au avut loc în această grupă, un număr mare de propuneri s-au referit la măsurile ce urmează a fi luate în vederea îmbunătăţirii stării liniei, îndeosebi cele privind ridicarea calităţii sistemelor de exploatare şi centralizării electrodinamice ale staţiilor, îmbunătăţirea materialelor metalice de cale, fabricarea de piese izolate ale schimbărilor de cale şi asimilarea şi fabricarea unor schimbătoare care să permită viteza de circulaţie mari în abator. S-a considerat că o condiţie esenţială pentru ridicarea calităţii căii o constituie exercitarea unui control riguros şi permanent prin reviziile programate şi dotarea cu aparatură modern pentru depistarea defectelor. Participanţii au făcut propuneri de măsuri în vederea înlăturării posibilităţilor de accidente, la trecerile de nivel păzite din linie curentă.

Şefii de şantier şi directorii ai întreprinderilor de construcţii au accentuat lipsurile care mai persistă în executarea lucrărilor sub circulaţie, făcînd propuneri de îmbunătăţire a esalonării acestor lucrări, de realizarea măsurilor pentru creşterea vitezei în lucrurile sub restricţiilor de la 15 la 30 km pe oră.

Au fost, de asemenea, sugerate măsuri pentru îmbunătăţirea scolarizării picierilor, şefilor de echipă şi a meseriaşilor de cale, pentru instruirea personalului de întreţinere, pregătirea meseriaşilor constructori din specialităţi legate de întreţinerea liniilor şi a podurilor.

În legătură cu activitatea de proiectare, s-a insistat asupra cerinţei îmbunătăţirii documentaţiei de execuţie, intensificării colaborării dintre beneficiari, constructori şi proiectanţi.

Discuţiile purtate au reliefat existenţa resurselor tehnice pentru îndreptarea situaţiilor şi hotărîrea fermă de a se depune tot efortul în vederea întăririi disciplinei, organizării superioare a proceselor de producţie.

Discuţii generale

Subliniind eforturile făcute de partid şi guvern pentru înzestrarea şi modernizarea transportului feroviar şi trecînd în revistă rezultatele obţinute de lucrătorii de la căile ferate, participanţii la discuţii în şedinţele plenare au insistat asupra cauzelor lipsurilor manifestate şi asupra măsurilor ce se impun în vederea lichidării lor.

Dotarea cu material rulant şi instalaţii moderne a dat posibilitatea feroviarilor să-şi îndeplinească sarcinile sporite în transportul de mărfuri şi persoane. În regionala Iaşi, arăta I. Lupu, şeful serviciului centralizare şi telecomandă regională, sînt în prezent centralizate electrodinamice peste 20 la sută din totalitatea macazurilor din staţii, s-a introdus blocul de linii automat şi semiautomat pe 30 la sută din liniile principale, au fost date în exploatare numeroase instalaţii de telecomandă, a sporit numărul posturilor telefonice automatizate etc. Asemenia realizări au fost obţinute de numeroşi alţi vorbitori. Ei au arătat că automatizarea principalilor procese de exploatare sporeşte siguranţa circulaţiei. Funcţionarea neîntreruptă şi corectă a instalaţiilor de centralizare, telecomandă este o condiţie pentru realizarea acestei cerinţe. Factorul esenţial rămîne însă omul, lucrătorul, care este chemat să le minuiască cu pricepere şi să pună în valoare performanţele lor tehnice.

La acest lucru s-a referit şi **I. Bălănescu**, şeful serviciului tracţiune la regionala C.F.R. Bucureşti. El a criticat poziţia greşită a unor feroviar, care consideră că tehnica nouă rezolvă de la sine problemele de

siguranţă a circulaţiei. O asemenea mentalitate a dus la producerea unor defecţiuni în circulaţia trenurilor de călători şi de marfă. Lipsuri serioase în această privinţă au fost înregistrate în anul 1966 mai ales la direcţiile regionale C.F.R. Bucureşti, Braşov şi Timişoara. Vorbind despre cauzele care le-au generat, **Gh. Dorohoi**, revizor general de siguranţă circulaţiei, şi **I. Zimianschi**, şeful Secţiei Întreînere căi din Direcţia Regională Cluj, s-au referit, în primul rînd, la scăderea disciplinei unora dintre lucrătorii feroviar. Abateri disciplinare, ca nerespectarea ordinelor şi instrucţiilor de serviciu, au avut ca urmare sporirea numărului evenimentelor de cale ferată.

Vorbitorii s-au referit la unele măsuri luate de direcţiile generale din ministere şi de cele regionale privind înlăturarea acestor deficienţe. În numeroase unităţi s-au luat măsuri pentru supravegherea, de aproape a activităţii desfăşurate de personalul nou angajat, în special în sectoarele cele mai grele, au fost organizate echipele de lucru astfel încît realizarea ritmică a planului să aibă loc în condiţii de perfectă siguranţă a circulaţiei. O preocupare permanentă o constituie necesitatea de a se crea o opinie de masă împotriva celor certaţi cu disciplina. În acelaşi timp s-au acordat recompense celor care dînd dovadă de vigilenţă în muncă au evitat producerea unor accidente.

După cum s-a subliniat în discuţii, este necesar ca în viitor organele de îndrumare şi control să nu se mărginească la a constata producerea unor abateri de la regulamentul circulaţiei trenurilor, ci să ia măsuri concrete pentru prevenirea lor. Una din aceste căi, după cum arăta **Tr. Tîntu**, mecanic de locomotivă la depoul Tr. Severin, este întărirea răspunderii celor ce se ocupă cu instruirea teoretică şi practică al personalului de bază. Or, în condiţiile cînd un singur instructor se ocupă de 100-120 de mecanici rezultatele nu pot fi temeinice. Alţi vorbitori s-au referit la necesitatea sporirii exigenţei în recepţionarea lucrărilor efectuate la cale, la materialul rulant şi la instalaţiile de centralizare şi telecomandă, precum şi a întăririi controlului asupra pregătirii profesionale şi a competenţei unor organe.

Regularitatea cu care circulă trenurile a constituit de asemenea o latură îndelung analizată în cadrul constatărilor. Mulţi vorbitori au arătat că în această privinţă rezultatele nu sînt pe măsura posibilităţilor. În anul 1966 au fost înregistrate numeroase întârzieri de trenuri, ceea ce a provocat mari greutăţi atât călătorilor, cât şi unităţilor industriale care n-au primit la timp materiale prime şi materialele trebuincioase desfăşurării ritmice a producţiei.

În anul 1967, au arătat unii vorbitori, numărul întârzierilor provocate de personalul de tracţiune a crescut în comparaţie cu anul 1965. Acest fapt se datorează prelungirii timpului în mers, nerespectării timpurilor de concordanţă în graficul de circulaţie a numărului de trasee cu parcul de locomotive existent şi altora.

Pentru îmbunătăţirea muncii în această direcţie s-au făcut propuneri, vizînd în primul rînd respectarea graficului de circulaţie. Între măsurile preconizate se află atagerea în acţiunea de redresare a circulaţiei trenurilor a acelor care lucrează în ramurile de exploatare, îmbunătăţirea metodelor de stimulare a mecanicilor care recuperează întârzierile trenurilor, precum şi unele măsuri tehnico-organizatorice importante.

La întărirea disciplinei în rîndul lucrătorilor de cale ferată o contribuţie importantă trebuie să aducă sindicatele, a subliniat **A. Grecu**, preşedintele Comitetului Uniunii Sindicatelor din transporturi şi telecomunicaţii. Comitetele sindicatelor din unităţile de cale ferată au fost instruite şi îndrumate să pună în centrul întregii lor activităţi această problemă, să folosească an acest scop toate mijloacele şi formele specifice muncii sindicale. Acele comitete ale sindicatelor, care au acţionat în mod eficient, au imprimat lucrătorilor care concure la siguranţa circulaţiei spiritul de răspundere în respectarea cu stricteţe a ordinelor şi reglementelor de exploatare.

Experiinţa arată însă că ceea ce s-a făcut este încă insuficient. Paralel cu intensificarea muncii cultural-educative este necesar ca în vederea generării metodelor bune de lucru să se organizeze, pe direcţii regionale, constituiri cu caracter de schimb de experienţă. În cadrul acestora, lucrătorii din unităţile unde nu s-au produs evenimente de circulaţie, pot împărtăşi metodele lor de lucru. Sintetizînd această experienţă şi făcînd-o larg cunoscută salariaţilor din unităţile de exploatare, se va aduce o contribuţie însemnată la întărirea disciplinei. Fiecare feroviar trebuie să fie conştient de faptul că fără o disciplină severă, caracteristică şi tradiţională lucrătorilor din calea ferată, nu se poate concepe o circulaţie normală a trenurilor.

Mai mulţi vorbitori în şedinţele plenare s-au referit la modul cum este utilizat şi îngrijit materialul rulant modern cu care este înzestrat transportul nostru feroviar. S-a subliniat necesitatea atenţiei permanente pentru utilizarea materialului rulant la întreaga capacitate, îmbunătăţirea indicatorilor de calitate — rulajul vagonului de marfă, încărcătura staţiei, parcursul mediu zilnic al vagonului — care reduc cheltuielile de exploatare şi preţul de cost al transportului.

Ei au arătat în acelaşi timp neglijenţele în întreţinerea şi exploatarea parcului de locomotive şi vagoane. Lipsa de exigenţă, slaba pregătire profesională şi revizia superficială au produs în anul care a trecut un mare număr de defecţiuni. Directorul general al vagoanelor din Ministerul Căilor Ferate, **ing. Dumitru Gabor**, a arătat că, datorită unor reparaţii necorespunzătoare, în 1966 întârzierile în circulaţia trenurilor de marfă şi călători se ridică la peste 100.000 de minute, plus importante cheltuieli băneşti. Acestea se datorează faptului că personalul de specialitate nu şi-a concentrat toată atenţia asupra îmbunătăţirii permanente a calităţii reparaţiilor şi la întărirea parcului. În unele întreprinderi — ca Uzinele metalurgice Resita, combinatele siderurgice de la Hunedoara şi Galaţi, în portul Constanţa, cu ocazia încărcării şi descărcării, se aduc chiar daune vagoanelor. Vorbitorul a propus elaborarea unor hotărîri prevăzînd măsuri severe în asemenea cazuri.

O serie de vorbitori, printre care **Nicolae Chertes**, director adjunct la Direcţia regională C.F.R. Cluj, **Cornel Suvăgau**, mecanic la Depoul de locomotive Timişoara, şi alţii, au criticat concepţia greşită a unor lucrători de la calea ferată care consideră că în condiţiile actuale cînd se extinde de la un an la altul tracţiunea Diesel şi electrică, locomotivele cu abur nu ar mai prezenta interese, neglijînd întreţinerea şi repararea acestora. Ei au arătat că în prezent aceste locomotive au totuşi o pondere destul de însemnată în tracţiunea feroviară şi că este necesar ca cefeşterii din întreaga ţară să acorde o grijă sporită întreţinerii şi reparaţiilor lor.

Realizarea programului de modernizare şi reutilare tehnică a transportului feroviar este legată de un însemnat volum de construcţii. O serie de participanţi, printre care **ing. Ion Lup**, director general al construcţiilor, s-au ocupat în cuvîntul lor de problema realizării în termen şi de calitate complex: staţia, revizia de vagoane, depoul etc. În numeroase cazuri se produc întârzieri mari la trenurile compuse cu supra-tonaj, se introduc greşit vagoanele în garnituri, se depăşesc timpul de compunere şi descompunere a trenurilor etc.

Abordînd această problemă, **I. Negulici**, şeful staţiei C.F.R. Braşov-triaj, şi **A. Bender**, impiegat de mişcare în staţia Timişoara-Nord au arătat că la întărirea trenurilor contribuie uneori toate unităţile din complex: staţia, revizia de vagoane, depoul etc. În numeroase cazuri se produc întârzieri mari la trenurile compuse cu supra-tonaj, se introduc greşit vagoanele în garnituri, se depăşesc timpul de compunere şi descompunere a trenurilor etc.

Pentru a nu stînjini circulaţia trenurilor în timpul execuţiilor lucrărilor s-a propus o mai strînsă colaborare între unităţile de proiectare şi cele

de execuţie în scopul găsirii celor mai eficiente soluţii.

În cuvîntul lor, aproape toţi vorbitorii s-au referit la importanţa deosebită pe care o reprezintă pentru îmbunătăţirea transportului feroviar problema pregătirii unor cadre corespunzătoare cerinţelor transportului modern.

Subliniindu-se că atât conducerea ministerului, cât şi direcţiile generale, centrale şi regionale nu acordă suficientă atenţie activităţii de selecţionare şi pregătire a cadrelor — activitate care trebuie să facă parte integrantă din măsurile necesare îndeplinirii planului de transport în cele mai bune condiţii — s-a arătat că în momentul de faţă se face simţită lipsa de cadre în sectorul exploatarei feroviare, îndeosebi în funcţii de bază, ca mecanici de locomotivă, fochişti, lăcătuşi de revizie, impiegati de mişcare, manevranţi, acari, electromecanici, montaţi etc.

Gh. Dorneanu, directorul Direcţiei regionale C.F.R.-Timişoara, şi alţi vorbitori s-au referit în special la insuficienţa măsurilor luate în privinţa asigurării capacităţii de şcolarizare în învăţământul profesional şi tehnic, în selecţionarea unor cadre didactice bine pregătite, cunoscătoare ale tehnicii moderne în transportul feroviar.

Alţi vorbitori au subliniat că sistemul de şcolarizare este necorespunzător, au arătat că din analiza făcută asupra planurilor şi programelor analitice ale diferitelor şcoli şi cursuri a reieşit că nu s-a ţinut întotdeauna seama de specificul meseriei, de schimbările survenite în tehnica şi în procesul de transport, ceea ce a dus la o slăbă pregătire teoretică şi practică a elevilor. S-a sugerat ca şcolile profesionale de pe linia depourilor să pregătească cadre numai pentru căile ferate, să se selecteze asupra unor forme bune de pregătire, la care s-a renunţat cu uşurinţă.

O atenţie deosebită, s-a accentuat în discuţii, trebuie să fie acordată folosirii corespunzătoare a cadrelor de ingineri, creşterii rolului şi răspunderii cadrelor medii, folosirii cât mai raţionale a efectivului de salariaţi în fiecare unitate de muncă. Este necesar, totodată, a arătat **I. Budura**, directorul Direcţiei regionale C.F.R. Iaşi, să fie revăzut sistemul de şcolarizare şi premiere la unele categorii de lucrători, legîndu-l mai strîns de realizările cantitative şi calitative.

Exprimîndu-şi satisfacţia pentru măsurile adoptate de partid şi guvern pentru îmbunătăţirea condiţiilor de trai ale cefeşterilor, vorbitorii au venit totodată cu o serie de propuneri în vederea sporirii securităţii muncii lucrătorilor, a ameliorării condiţiilor de muncă într-o serie de sectoare.

În atenţia participanţilor la consfătuire a stat şi problema modul în care personalul feroviar asigură deservirea călătorilor în staţiile C.F.R. şi în timpul transportului. În această privinţă, au subliniat numeroşi vorbitori, s-au manifestat şi continuă să se manifeste deficienţe însemnate. Nu s-a rezolvat nici până acum, a arătat **I. Tudose**, şeful Serviciului tracţiune din Direcţia regională C.F.R. Craiova, problema încălzirii vagoanelor de călători din trenuri tractate de locomotive diesel, ajungîndu-se la asemenea soluţii iraţionale ca atagerea unei locomotive cu abur. Multe staţii dispun de spaţii insuficiente şi prost amenajate pentru deservirea publicului. Ghişeele de bilete sînt puţine la număr, ceea ce provoacă aglomeraţii. Pe bună dreptate publicul îşi exprimă nemulţumirea pentru felul în care se asigură curăţenia în vagoane şi staţii.

Arătînd aceste lipsuri şi recunoscînd justetea criticilor aduse de presa şi televiziune, o serie de vorbitori, printre care **A. Popa**, directorul Direcţiei regionale C.F.R. Braşov, s-au oprit pe larg asupra măsurilor care au fost şi trebuie luate în continuare pentru a asigura în trenurile noastre nivelul de confort, deservire operativă şi prevenitoare pe care cu deplin temei o aşteaptă publicul călător din care în ce mai exigent. Ei au arătat, totodată, că unele greutăţi se întîmplă şi din cauza lipsei de educaţie şi atitudinilor antisociale ale unor călători — puţin la număr — care murdăresc şi deteriorează interiorul şi instalaţiile vagoanelor; împotriva acestora s-a solicitat sprijinul organizaţiilor obşteşti şi al opiniei publice.

Participanţii la discuţii au subliniat în unanimitate utilitatea şi eficienţa acestei şedinţe de lucru. Ei au mulţumit conducerei partidului şi statului, tovarăşului Nicolae Ceauşescu, personal, pentru grija manifestată faţă de dezvoltarea şi modernizarea continuă a transportului feroviar, pentru îmbunătăţirea condiţiilor de muncă şi de viaţă ale cefeşterilor. Toţi vorbitorii au expr

CUVÎNTAREA TOVARĂȘULUI NICOLAE CEAUȘESCU

(Urmare din pag. 1)

mul rind 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, creșterea greutății mari în buna desfășurare a transporturilor. După cit 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. Desi 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 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 nostru consideră necesar să se acorde o atenție sporită lichidării neajunsurilor în acest sector de activitate, îmbunătățirii radicală 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 decât 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, tovarăși 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 rând în sectoarele hotărâtoare pentru asigurarea funcționării normale a circulației. Unele fonduri au fost cheltuite pentru lucrări de mai mică urgență, cum ar fi: construcția unor gări, construirea de gări noi, de birouri, ridicarea unor clădiri cu caracter social-cultural. Un bun gospodăru — și comunistul trebuie să se dovedească în toate împrejurările buni gospodări — trebuie să dea întotdeauna înțelegere în folosirea mijloacelor de care dispune, lucrărilor hotărâtoare pentru bunul mers al producției. Or, la C.F.R. o importanță vitală pentru asigurarea transporturilor au în primul rând 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 și de a 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 deplină siguranță a circulației feroviare. 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.

cheltuieli inutile și, pentru o perioadă de timp, ne-ar lipsi de posibilitatea asigurării întregii circulații feroviare.

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.

Asa 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, constătuirea 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 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 efectiv și operativă.

S-a vorbit aici despre răspunderea mecanicilor. Pe niina 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 condițiuni. Din păcate avem în această funcție și oameni care nescotesc regulile impuse de regulamente și de conștiința socială. 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 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 sînd îndeplinesc obligațiile, înlocuind pe acei ce se dovedesc incapabili să sînd îndeplinească sarcinile — iată cum vom putea instaura ordinea și disciplina în toate organismele și verigile 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 călătorii cît și pentru mărfuri. Trebuie întărită disciplina și ordinea, trebuie adoptate toate măsurile tehnice și organizatorice corespunzătoare. Grijă fața de om nu poate fi confundată cu admitterea îndeplinirii și dezordinii, cu tolerarea atitudinilor 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 lor, vor lichida în cel mai scurt timp neajunsurile semnalate. Dispunem de suficiențe 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 încurcări, la cheltuieli inutile, precum și cazurile destul de frecvente de infirziere 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 de servirea 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 alți mai de neînțelese 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 minuiască, modernizarea transporturilor nu poate duce la rezultatele pe care le așteptăm.

Asa cum am arătat aici unii tovarăși, unele greutăți sînt determinate tocmai de faptul că nu au fost luate măsuri suficiente pentru instruirea personalului în vederea minuirii 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 mai 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 scolarizare și perfecționare a cadrelor, promovării acestora în raport cu capacitatea 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, Pălas Constanța, a restrîns serios capacitatea de scolarizare 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 școlărilor și înființarea de școli de specialitate, dezvoltarea bazei materiale a învățămîntului de specialitate. Activitatea de scolarizare 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 concen-

trării școlilor, s-au luat măsuri care au împiedicat specializarea cadrelor. Trebuie să înțelegem 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 dezvoltare a construcției socialiste. 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 Constituției s-au adus critici îndreptățite actualei legislații 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 regulamentelor 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 electrohidraulică, 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 infirziierii 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 instituțiilor 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 excitare matematică în circulația trenurilor, prin înlocuirea unui grafic care sînd 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 rulaului 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.

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 călătorii cît 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 sînd 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 comunisti. Recentele măsuri privind îmbunătățirea salariilor lucrătorilor din transportul feroviar și îmbunătățirea criteriilor de acordare a uniformelor sînd 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 feristeri, ca și al tuturor oamenilor muncii, al întregului nostru popor, este strîns legată de dezvoltarea neînteruptă a economiei noastre naționale, de îndeplinirea cu succes a planului cincinal. După cum știți, în cadrul planului cincinal sînd 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 în țara noastră 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 rânduri, cuvîntarea tovarășului Nicolae Ceaușescu a fost subliniată de aplauzele vii, puternice, ale asistentei)

Încheierea ședinței de lucru privind activitatea din transportul feroviar

(Urmare din pag. 1)

rit și modernizării continue a căilor ferate — sector de bază al economiei naționale — îmbunătățirii condițiilor de muncă și de viață ale lucrătorilor feroviari. 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 mijloacele 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 reprezinte obiectivul principal din fiecare moment al activității noastre. Aplicînd neabătut sarcinile desprînde din analiza cu activul de bază, vom realiza

exploatare, este necesar să se asigure utilizarea eficientă a tuturor dotărilor tehnice din calea ferată. O atenție deosebită va trebui să fie acordată îmbunătățirii rulaului 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.

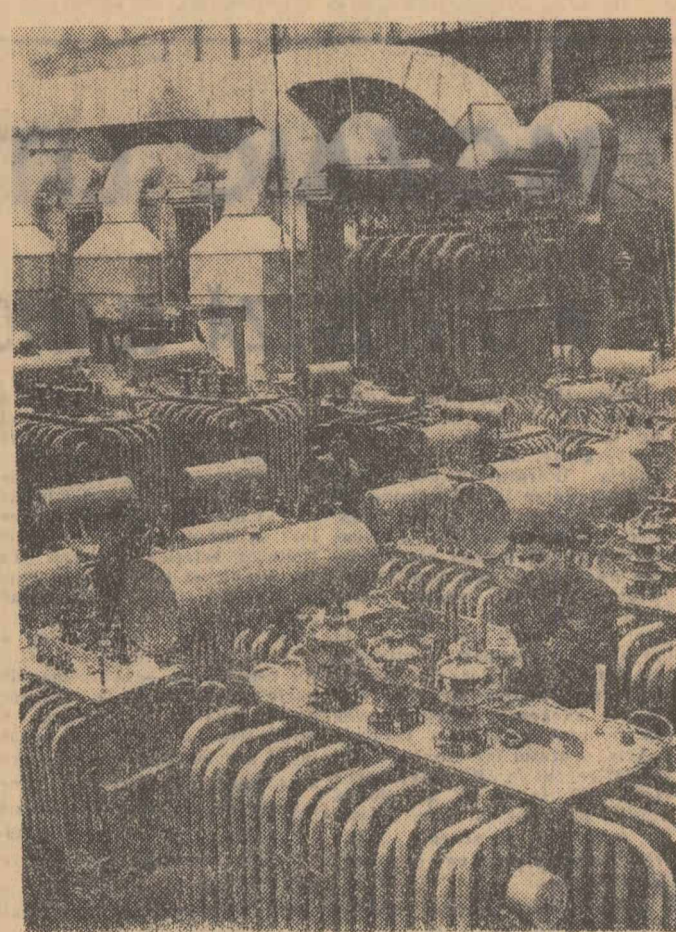
Măsuri energice se impun pentru îmbunătățirea condițiilor de confort și de bună deservire a călătorilor, atît în stații cît și în trenuri. În acest sens este necesară atît pregătirea tehnică corespunzătoare a garniturilor trenurilor de călătorii cît și instruirea personalului de stație și de tren pentru 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 sînd 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 comunisti. Recentele măsuri privind îmbunătățirea salariilor lucrătorilor din transportul feroviar și îmbunătățirea criteriilor de acordare a uniformelor sînd 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 feristeri, ca și al tuturor oamenilor muncii, al întregului nostru popor, este strîns legată de dezvoltarea neînteruptă a economiei noastre naționale, de îndeplinirea cu succes a planului cincinal. După cum știți, în cadrul planului cincinal sînd 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 în țara noastră 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 rânduri, cuvîntarea tovarășului Nicolae Ceaușescu a fost subliniată de aplauzele vii, puternice, ale asistentei)



Gospodărirea mai bună a metalului a devenit o preocupare de bază a colectivului de muncă de la Uzinele „Electroputere” Craiova. Una din marile rezerve, insuficient valorificată pînă acum este și reducerea greutății diferitelor produse. Anul acesta numai prin reproiectarea unor transformatoare se vor obține economii de metal de 110 tone. În cliseu: Un nou lot de transformatoare pregătite pentru a fi expediate beneficiarilor

Foto: MIHAI POPESCU

SECVENȚE

Două evenimente dinamice din atmosfera din aceste zile de la sate, suscită interesul cetățenesc: campania electorală pentru alegerile de deputați în sfaturile populare comunale și adunările generale din cooperativele agricole de producție, în care se analizează activitatea desfășurată în cursul anului trecut și se dezbate planurile de producție și financiare pe 1967. Să derulăm cîteva secvențe...

„Comuna Perieți, din inima Bărăganului. O monografie din 1938 o descria ca pe o așezare în care oamenii „duceau un trai sub minimul de existență, se zădărau în cea mai corbă mizerie”. Acestea, imagini pline de amărăciune și tristețe, Perieții de azi îi dau o replică viguroasă: sutele de case noi, ulițele luminate de becul electric, numeroasele antene ale aparatelor de radio și televizoarelor, traiul înfloritor al oamenilor. Întreaga viață a comunei pulsează în ritmul intens al dezvoltării cooperativei agricole de producție.

Cooperatorii spun însă că stă în puterea lor să obțină mai mult, să smulgă pămîntului roade mai bogate, să dezvolte în și mai mare măsură avuția obștească. Adunarea generală, care a dezbătut zilele trecute planul de producție pe acest an, a sintetizat această voință unitară a dezlănșat noi inițiative, a scos în evidență multiplele rezerve existente și căile cele mai eficiente pentru punerea lor în valoare.

„Comuna Prisecani din raionul Iași, cuprîndu-mu dovezile ale hărniciei și priecoperii locuitorilor săi. Ei le-au cerut însă candidații pentru alegerile din 5 mar-

tie să-i antreneze și la alte acțiuni de seamă: construcția unui dig pe riul Jiția care să ferească de inundații cîteva sute de hectare, amenajarea parcului din centrul comunei, plantarea de pomi pe marginea șoselelor.

„Comuna Cojocna, o așezare de prin părțile Clujului. Cetățenii săi se mîndresc cu realizări importante: școala generală a fost lărgită și modernizată, corul cântărilor cultural, format din 120 de persoane, s-a clasat pe locul II la faza regională a celui de-al VII-lea concurs. Spectacolele prezentate de cele două formații de teatru — una în limba română, cealaltă în limba maghiară, conferințele, simpoziurile, sînt urmate cu viu interes. Sînt însă posibilități ca activitatea social-culturală să fie mai bogată și diversă, ca aportul intelectualilor din comuna să fie și mai rodnic — au arătat cetățenii în întrîințirile cu candidații F.D.P. pentru alegerile în sfatul popular comunal.

Ca-n „Iarna pe uliță”, norii plumburii se mai răzuiau, cîmpul mai doarme sub sarica zăpezii, dar satele, toate satele fărî, trîiesc zile de lumină și înflorire, atmosferă de înaltă viață. Acestea, imagini pline de amărăciune și tristețe, Perieții de azi îi dau o replică viguroasă: sutele de case noi, ulițele luminate de becul electric, numeroasele antene ale aparatelor de radio și televizoarelor, traiul înfloritor al oamenilor. Întreaga viață a comunei pulsează în ritmul intens al dezvoltării cooperativei agricole de producție.

Cooperatorii spun însă că stă în puterea lor să obțină mai mult, să smulgă pămîntului roade mai bogate, să dezvolte în și mai mare măsură avuția obștească. Adunarea generală, care a dezbătut zilele trecute planul de producție pe acest an, a sintetizat această voință unitară a dezlănșat noi inițiative, a scos în evidență multiplele rezerve existente și căile cele mai eficiente pentru punerea lor în valoare.

„Comuna Prisecani din raionul Iași, cuprîndu-mu dovezile ale hărniciei și priecoperii locuitorilor săi. Ei le-au cerut însă candidații pentru alegerile din 5 mar-

GH. OPROIU

În acest an, 2200 de unități de prestări de servicii la sate

Într-o serie de comune din întreaga țară, s-au deschis primele unități de prestări servicii și brutării din acest an.

Unități de croitorie bărbătească au fost date în folosință în comunele Sinești și Voronești, regiunea Iași; frizierii în comunele Ditrău și Ceașul de Cîmpie, din regiunea Mureș-Autonomă Maghiară și Albești, regiunea București; brutării noi au fost puse la dispoziția populației în comunele Căuți, regiunea Bacău și Dumitra și Someș-

Odorhei, regiunea Cluj. În alte comune s-au deschis unități de coafură, altele pentru instalat sobe, de curățenie și alte asemenea, solicitate de populația sătească. Rețeaua secțiilor de prestări servicii sînd în continuă dezvoltare în acest an, va atinge cifra de 2.200, de asemenea se va înființa și 124 brutării, pe baza propunerilor făcute de locuitorii de la sate. În cursul acestui an se vor înființa ateliere de vulcanizare, tricotaje, plămărie etc.

Noi capacități de producție

(Urmare din pag. 1)

sînt alte întreprinderi din regiunea Brașov unde în cursul se vor da în folosință noi capacități de producție.

Banatul, leagăn al multor întreprinderi din industria ușoară, își sporește valențele prin intrarea în funcțiune a unor noi secții. La fabrica „VICTORIA”-TIMISOARA de cîteva zile a intrat în exploatare o secție de piele artificială expandată, secție care va produce anual 1.800.000 m. p. de piele. Și la FABRICA DE MANUSI DIN TIMISOARA peste cîteva zile va fi terminată o nouă secție de confecții

care va spori producția cu aproximativ 70.000 perechi manusi anual. Alte spații de producție au fost construite la uzinele „30 DECEMBRIE” — ARAD și „INDUSTRIA LINEI” — TIMISOARA. Importanțe lucrări de construcții se desfășoară și în regiunile CLUJ — punerea în exploatare a unui nou cîmp de extracție la salinile OCNA MURES — IASI — extinderea fabricii de antibiotice, PLOIESTI — dezvoltarea întreprinderii „DOROBANTUL” și a întreprinderii din VALENI DE MUNTE, GALATI — modernizarea ÎNTERPRINDERII TEXTILE GALATI etc.

Actualitatea internațională

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, Renat Van Elst, 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 guvernarea celor două țări militază 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 coautori. În legătură cu aceasta, ei au subliniat în special oportunitatea de a contribui împreună la înfrângerea 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.

Partile și-au exprimat convingerea că măsurile care pot duce la dezarmarea generală sînt menite să promoveze desinderea 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 aprofundat 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.

rale în domeniile comercial, cultural și tehnico-stiințific. Ei au căzut de acord să fie re-luate 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 Elst, 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.

BRUXELLES 10. — Trimișii 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-amiaza 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, Honoré 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.

Sub semnul cooperării internaționale

Dezvoltarea relațiilor comerciale ale Franței cu țările socialiste

PARIS 10 (Agerpres). — Relațiile comerciale ale Franței cu țările din Europa răsăriteană au cunoscut în anul 1966 un progres considerabil. Potrivit cifrelor date publicității la Paris, exporturile Franței spre aceste țări au sporit cu 29 la sută în comparație cu anul precedent, atingînd 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 a vamelor indică faptul că sporirea schimburilor comerciale franceze cu țările socialiste din Europa a atins un ritm de trei ori și jumătate (pentru exporturi) și de două ori (pentru importuri) mai rapid decît creșterea generală a comerțului exterior al Franței.

Sporirea schimburilor de mărfuri dintre U.R.S.S. și Turcia

MOSCOVA 10 (Agerpres). — Joi a fost semnat la Moscova protocolul comercial sovieto-

turc pe anii 1967—1968, care prevede o sporire cu aproximativ 70—75 milioane dolari a schimburilor de mărfuri dintre cele două țări. Potrivit prevederilor acestui protocol, U.R.S.S. își va extinde gama exportului de mașini și utilaje, conducte de petrol și alte mărfuri în Turcia, primind în schimb bumbac, lînă și alte produse ale industriei turce.

Acord irano-bulgar

TEHERAN 10 (Agerpres). — La 9 februarie a fost semnat la Teheran un acord cu privire la schimbul de mărfuri dintre Iran și R.P. Bulgaria. Potrivit acordului, Iranul va importa din Bulgaria utilaj pentru industria chimică, textilă și alimentară și va livra mărfuri de larg consum, unele produse industriale și materii prime.

Colaborarea culturală R. D. G. - R. A. U.

BERLIN 10 (Agerpres). — La Berlin a fost semnat un plan de lucru pentru colaborarea culturală și științifică dintre Republica Democrată Germană și Republica Arabă Unită pe anii 1967—1968. Planul prevede o extindere a schimburilor culturale-științifice dintre cele două țări în domeniul învățămîntului mediu și de specialitate.

Expunere făcută de A. Kosighin în Camera Comunelor

LONDRA 10 (Agerpres). — Luînd cuvîntul 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. Vorbînd despre relațiile anglo-sovietice în perspectivă, A. Kosighin a spus că guvernul sovietic consideră posibilă încheierea unui tratat sovieto-engllez de prietenie, colaborare pașnică și neagresivă, 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 desinderea încordării și înfrîngerea păcii și securității popoarelor.

GENEVA: Sesiunea Comisiei Consiliului General al Biroului Internațional pentru Educație

GENEVA 11 — Corespondentul Agerpres, H. Liman, transmite: La Geneva a avut loc sesiunea Comisiei Consiliului General al Biroului Internațional pentru Educație (B.I.E.), alcătuită pentru a elabora directive și proiectul de statut al Organizației. Președinte al sesiunii a fost desemnat S. Doboszevicz (Polonia), iar vicepreședinte Giovanni Calo (Italia) și A. Atangana (Camerun). Raportul general a fost prezentat de Marion Coulon (Belgia). Dezbaterile au prilejuit o amplă analiză a principiilor generale ale activității B.I.E., a orientărilor sale de viitor și a problemelor ce decurg din relațiile cu U.N.E.S.C.O. Delegația româ-

nă, formată din prof. univ. Miron Constantinescu și prof. univ. Stanciu Stoian, expunînd poziția de principiu a țării noastre a pledat pentru continuarea B.I.E., menținerea autonomiei și colaborării cu U.N.E.S.C.O., universalitatea sa ca caracterul de organism interguvernamental, egalitatea în reprezentarea națiunilor și statelor, acordarea de sprijin țărilor în curs de dezvoltare și desfășurarea unei largi activități științifice. Propunerile delegației române au fost înscrise în textul final al raportului care cuprinde și directivele asupra activității viitoare a B.I.E. urmînd a fi prezentate sesiunii Comitetului din 13—14 februarie.



„VOTUL SAU...!”

O scenă care completează tabloul recentelor alegeri din Nicaragua, unde întregul aparat represiv al statului a fost pus în slujba președinției țării. În timp ce aviația militară zbura în misiune de observație deasupra orașelor nicaraguene pentru a depista mișcările „suspecte” ale opoziției, patrulele circulau pe străzi oprind orice cetățean care li se părea — conform criteriilor lor — a fi în opoziție. Fotografia aduce aminte, cu atât mai mult, cu cît alegătorul este și buzunării, formula folosită la atac de hoții de drumul mare: „Banii sau viața!”. Tradusă în limbaj electoral somozist, ar da: „Votul sau...!”.

Recepție la Paris în cinstea delegației de scriitori români

PARIS 10. — Corespondentul Agerpres, Georges Dascal, transmite: Joi seara, la Ambasada Republicii Socialiste România din Paris a avut loc o recepție în cinstea delegației de scriitori români care a făcut o vizită oficială în Franța, la invitația guvernului francez, în cadrul schimburilor prevăzute în acordul cultural dintre cele două țări. Cu acest prilej, scriitorii români Alexandru Oprea, Alexandru Andreiș și Nichita Stănescu s-au întîlnit cu scriitorii și personalități ale culturii franceze. Vineri, delegația de scriitori români a plecat spre patrie.

Consfătuirea miniștrilor afacerilor externe ai țărilor participante la Tratatul de la Varșovia

Între 8 și 10 februarie 1967, la Varșovia a avut loc consfătuirea miniștrilor afacerilor externe ai țărilor participante la Tratatul de la Varșovia.

La înfîlțire au luat parte: Ivan Basev, ministrul afacerilor externe al R.P. Bulgaria, Vaclav David, ministrul afacerilor externe al Republicii Socialiste Cehoslovacia, Otto Winzer, ministrul afacerilor externe al Republicii Democratice Germane, Adam Rapacki, ministrul afacerilor externe al Republicii Populare Polone, Mircea Malita, adjunct al ministrului afacerilor externe al Republicii Socialiste România, Janos Peter, ministrul afacerilor externe al Republicii Populare Ungare, Andrei

Gromiko, ministrul afacerilor externe al Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste.

La consfătuire a avut loc un schimb prietenesc de păreri asupra problemelor legate de eforturile țărilor socialiste îndreptate spre slăbirea încordării internaționale, înfrîngerea păcii, securității și colaborării în Europa, și de evoluția situației pe continentul european, după adoptarea la București, în iulie 1966, a Declarației cu privire la înfrîngerea păcii și securității în Europa.

Consfătuirea s-a desfășurat într-o atmosferă de colaborare tovarășească și deplină înțelegere reciprocă.

În citeva rînduri

• **UN PURTĂTOR DE CUVÎNT AL SECRETA- RULUI GENERAL AL O.N.U. A DECLARAT** că U. Thant își menține punctul de vedere că „incetarea necondiționată a bombardamentelor asupra Vietnamului de nord ar constitui un prim pas spre reglementarea problemei vietnameze”.

• **PREȘEDINTELE IRA- KULUI, ABDEL RAHMAN AREF**, a afirmat, într-un interviu acordat ziarului libanez „Al Anwar”, că este convins că petrolul irakian va începe în curînd să curgă din nou prin conducta transsiriană. Pre-

ședintele irakian a mai declarat că Partidul Uniunea Socialistă Arabă va fi instituit în curînd, devenind singura organizație politică legală din Irak.

• **AGENCIA CHINA NOUA TRANSMITE** că în zilele de 8 și 9 februarie, avioane americane au pătruns în spațiul aerian al Republicii Populare Chineze, zbîrduind 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.”

• **CA URMARE A CA- DERILOR ABUNDENTE DE ZĂPADĂ DIN ULTIMELE ZILE**, acoperișul bisericii romano-catolice din Baltimore (Statul Maryland) s-a prăbușit, în timp ce se aflau înăuntru peste 100 de persoane. Șase ambulanțe au fost trimise de urgență la fața locului.

• **FORTELE PATRIOTICE LAOTIENE AU SCOS DIN LUPTA**, în luna ianuarie a.c., 900 militari adversari, care căutau să pătrundă în zonele controlate de Patet Lao, anunță 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 dușmane.

Cuvîntarea radiotelevizată a președintelui de Gaulle

PARIS 10 (Agerpres). — Președintele de Gaulle a roștit joi seară la postul francez de radio și televiziune o cuvîntare menită să inaugureze campania electorală în vederea alegerilor legislative din 5 și 12 martie. Președintele a cerut alegătorilor să asigure continuitatea celei de-a cincea republici, votînd pe candidații actualei majorități parlamentare. Făcînd un bilanț al realizărilor regimului său, genera-

lul de Gaulle a menționat, între altele, politica de independență națională și colaborare cu toate statele pe care o promovează Franța.

O bună parte din cuvîntare a fost consacrată criticii la adresa partidelor din opoziție. De fapt, campania electorală începe în mod oficial abia luni, cînd toate formațiunile politice vor putea beneficia de diverse mijloace de propagandă.

0 eroare de... 25 milioane lire sterline

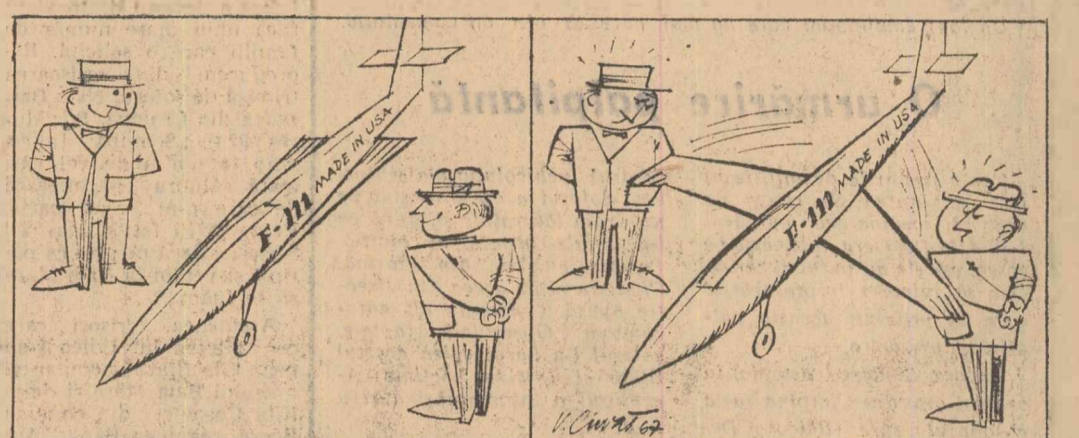
După cum relatează ziarul londonez Daily Telegraph, „Marea Britanie va avea de plătit mult mai mult decît era de așteptat, pentru înzestrarea forțelor sale aeriene cu bombardiere americane de tip F-111 cu aripi mobile. S-a comis o serioasă greșală de calcul — scrie ziarul — în ce privește costul adaptării avionului (la condițiile Angliei — n.n.). Prețul acestei greșeli va trebui suportat de către Ministerul Finanțelor — adică, de către contribuabilii britanici”.

Eroarea nu este din cele mai ieftine. Prețul asupra căruia se convenise în momentul efectuării comenzii, era de maximum 2,5 milioane lire sterline, un bombardier „Reajustarea” comportă un plus de circa jumătate de milion de lire pe bucată (decîi cu o cincime mai mult), ridicînd costul fiecărui avion la circa 3 milioane lire. Tînd seama că s-a hotărît achiziționarea a 50 de asemenea bombardiere

americane, diferența totală reprezintă 25.000.000 lire sterline. De notat că achiziția acestui nou tip de avion american, capabil să transporte bombe nucleare, a fost prezentată opiniei publice britanice drept un mijloc pentru realizarea unor economii bugetare, bombardierile F-111 nîrmi să substituie portavioanele care costă mai mult. Or, acum se constată că, noile aparate vor bloca fonduri suplimentare din bugetul englez, greu încercat și în prezent de povara înarmării.

Concluzia desprinsă de aici de diferiți observatori englezi e clară: reducerea cheltuielilor militare nu se poate realiza înlocuindu-se un fel de mijloace de ducere a războiului prin altele, ci renunțîndu-se la xoana înarmărilor care se știe cum se începe, dar nu se știe cum se termină...

Bombardierile F-111 cu aripi mobile, achiziționate de Anglia în Statele Unite, vor costa mult mai mult decît se calculase inițial



ARIPI MOBILE

Desen de VLAD CRIVAT

...Dar la Santo Domingo nu este liniște

Relatările unui ziarist de la NEW YORK POST care a vizitat Republica Dominicană

În aceste zile, agențiile de presă transmit numeroase știri privind situația încordată din Republica Dominicană. Luni, bu-năoară, o telegramă de presă informa despre declarații unor oficialități privind descoperirea „unui complot” împotriva guvernului Joaquin Balaguer, în timp ce alta aducea la cunoștință noi măsuri restrictive aplicate unor cercuri democratice din Santo Domingo.

În legătură cu situația politică din Republica Dominicană a furnizat de curînd informații interesante ziaristul Pete Hamil de la NEW YORK POST, care a făcut o vizită la Santo Domingo și în alte localități dominicane.

„Tancurile americane au dispărut de pe străzi și flota (Statelor Unite — N.R.) a părăsit portul, scrie Hamil. Nici un foc de pușcă nu mai sparge liniștea în cauzurile de sîstă ale după amiezii. Nici un vaiet de sirenă, nici o ambulanță nu mai aleargă grăbită — într-o pauză a luptelor — să alina rănirile. Acum, Do-

mingo este un oraș unde tinerii cu scutere invită la plimbări fete atrăgătoare, unde îi se lustruiesc pantofii pentru zece cenți în timp ce briza mării piaptănă frunzele palmierilor de pe deasupra ta...”

Dar la Santo Domingo nu este liniște.

Singurul cuvînt pe care îl poți folosi pentru a descrie situația este „fierbere”. Marinarilor și parasutiștilor americani au plecat, însă dominicanii nu i-au uitat. Și ei nu ar putea să o facă chiar dacă ar încerca. Prezența americană se simte pretutîndeni. În zidurile ciupite de gloante ale

caselor asupra cărora arme automate au tras în căutarea de trăgători izolați, în clădirile unde mortiere au dărîmat zidurile, în locuințele înscrise pe fiecare suprafață disponibilă... Mesajul lozincilor este simplu: Yankee, duceți-vă acasă! Alară cu yankeii! Alară cu imperialismul yankeu! Sprijin constituționalistilor!

Reporterul ziarului New York Post a stat de vorbă în cursul vizitei sale în Republica Dominicană cu numeroși cetățeni simpli și a putut să-și facă o impresie mai clară despre felul în care opinia publică din țară apreciază altă intervenția armată la care au recurs Statele Unite pentru a împiedica forțele constituționaliste să-și mențină puterea cit și regimul noii președinte, Balaguer, care se bucură de sprijinul fălș al administrației S.U.A.

„Aici, în capitală, relatează Pete Hamil, în mod practic nimeni din cei cu care am stat de vorbă nu-l acceptă pe Balaguer. „El este un truillist și între el și Trujillo prefer marea”, mi-a spus un tînd student de la universitate. „El a venit la putere cu bani americani și sprijîn politica americană. El este o marionetă”.

Reporterul amintește de o altă discuție avută cu un bărbat de 42 de ani — partizan al forțelor constituționaliste — care l-a declarat între altele: „Noi am fi cîștigat dacă infanteria marină americană nu ar fi venit peste noi, să ne lovească. Ală dată vom ști să ne pregătăm”. Semnificativă este discuția lui Hamil cu Juan B. Calderon. „Dard am fi învins, i-a spus acesta, Santo Domingo nu ar mai fi fost cel de astăzi. Poporul ar fi căpă-