

A APĂRUT VOLUMUL:  
**NICOLAE CEAUȘESCU**  
**„CONDUCEREA UNITARĂ**  
**A ECONOMIEI”**



ORGAN AL COMITETULUI CENTRAL AL PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN

Anul XLIX Nr. 11552 Prima ediție | Duminică 14 octombrie 1979 | 6 PAGINI — 30 BANI



SĂ ÎNTÎMPINĂM CONGRESUL AL XII-LEA  
AL PARTIDULUI CU SARCINILE DE PLAN  
ÎNDEPLINTE EXEMPLAR!

Ritmul recoltării porumbului a crescut  
**MĂRIȚI VITEZA TRANSPORTULUI!**

Datele la zi ne arată că ritmul recoltării porumbului a crescut. Un mare număr de unități agricole au și încheiat recolta. Pe țară, procentul a ajuns la 70 la sută.

Începând din această clipă, cea mai importantă problemă în ce privește porumbul o constituie transportul din cimp la bazele de recepție. O mare cantitate de porumb se află acum depozitată direct în cimp.

De ce nu se realizează transportul în ritmul recoltării? Nu sînt suficiente mijloace de transport? Răspunsul, rezultat dintr-o riguroasă cercetare, este că mijloacele de transport sînt absolut suficiente. Dintre un celula sumară reiese că dacă s-ar fi respectat, pentru toate mijloacele de transport puse acum la dispoziția agriculturii, numărul de 3 curse pe zi, în clipa de față n-ar exista în cimp altă porumb, iar în foarte multe locuri nici o cantitate de porumb netransportată.

Căror cauze se datorează această situație?

1. Cauza principală pentru care transportul porumbului de pe cimp înfățișează acum dificultăți este insuficiența capacităților de încărcare a porumbului în mijloacele de transport. Unitățile agricole nu pun la dispoziția transporturilor suficiente forțe de muncă și nu folosesc toate mijloacele mecanice de încărcat de care dispun și, în nici un caz, la capacitatea lor. Mai trebuie

subliniat că nu pretindem să se lucreze în echipe bine organizate, ci se recoltează individual, ceea ce face ca pe cimp să apară porumbul într-o pușieră de grămăjoare pentru adunarea cărora camioanele trebuie să meargă mari distanțe peste cimpuri.

2. Încă o cauză pentru care în multe locuri e greu să se realizeze cele trei transporturi zilnice este, în multe locuri, lungimea distanțelor dintre locurile de încărcare și locurile de destinație. S-a indicat amenajarea unor baze de recepție flotante, realizate cu mijloace simple, dar sigure. Mai mult chiar, anul acesta s-au alocat serioase fonduri pentru dotarea cu panouri speciale din care să se alcătuiască spații sigure de depozitare la bazele de recepție flotante. Din păcate însă, aceste baze flotante nu au fost peste tot create, iar panourile au fost folosite în incinta bazelor mari de recepție. Nu este încă timpul pierdut. Cu eforturi minime, bazele flotante de recepție ar putea fi încă amenajate, într-un timp scurt și cit mai aproape de locurile în care se află, pe cimp, mari cantități de porumb.

3. Timp prețios se pierde la descărcarea în bazele de recepție. Cauze: aglomerări ale mijloacelor de transport care șosec la descărcat numai la anumite ore ale zilei (contribuie la asta proasta organizare a încărcării, dar și o altă anomalie, despre care vom vorbi

mai jos), apoi faptul că se manifestă deficiențe în organizarea propriu-zisă a descărcării. Ce se poate face: a) acolo unde, la siloz, există două guri de descărcare, una să fie folosită numai pentru mijloacele de transport basculante, care n-ar mai fi astfel nevoite să aștepte în urma celor care descarcă mai anevoie; b) în momentele de vîrf (cînd acestea nu pot să fie cu nici un chip evitate), descărcarea să se facă direct pe platformele betonate din incinta bazelor de recepție, urmînd ca introducerea porumbului în pălute să se facă ulterior, cu mijloacele mecanice din dotare; c) să fie folosite planurile înclinate și cîntarele existente la bazele de recepție, chiar dacă acest lucru cere din partea conducătorului auto un minim de efort în plus; d) unitățile agricole să asigure la bazele de recepție echipe de operatori (sau alți lucrători), care să ajute efectiv operațiile de descărcare. Există în privința aceasta

și indicație precisă (nerespectată din păcate), ca și o expertiză pozitivă în multe județe unde s-au organizat echipe pe consilii unice agroindustriale și care servesc toate unitățile din consiliu (și nu doar cele o cooperativă agricolă de unde se-este cînd și cînd cite un camion).

4. Multe mijloace de transport nu sînt încărcate de cu seară, după ultimul drum, pentru că a doua zi ele sînt poartă pleacă direct în baza de recepție (și să se evite astfel acele ore păgubitoare de vîrf). Contribuie la aceasta neajunsul în organizarea unităților agricole beneficiare ca și individualizării unor conducători auto. Ei pleacă seara cu masinile din unitățile pe care le servesc și în care au primit dispoziție fermă să rămîna și peste noapte. Se impune deci o foarte strictă urmărire a respectării dispozițiilor.

(Continuare în pag. a III-a)

Județul Mehedinți a încheiat recoltarea

Lucrătorii ogoarelor mehedințene au încheiat recoltarea porumbului de pe întreaga suprafață de 47.921 hectare. Acum, oam-

enii muncii din agricultura județului Mehedinți transportă ultimele cantități de porumb la fondul de stoc. Continuă acțiunea de eliberare a terenul-

De curînd a avut loc un remarcabil eveniment editorial: apariția la Editura politică a primului volum dintr-un nou ciclu de culegeri de texte alese din opera tovarășului Nicolae Ceaușescu, consacrate gândirii economice a președintelui României.

Această nouă colecție de texte alese pune în lumină un domeniu larg al gândirii teoretice a conducătorului României socialiste, care întregeste imaginea activității sale științifice atît de laborioase. În spiritul concepției materialismului dialectic și istoric, știința economică este concepută de secretarul general al partidului nu ca un simplu mijloc de explicare a fenomenelor și proceselor din viața economică, ci ca un puternic instrument de acțiune practică, de cristalizare și înfăptuire a obiectivelor dezvoltării economico-sociale. De aici și însemnătatea excepțională a contribuției sale pentru desfășurarea cu succes a operelor de edificare a unei economii socialiste viguroase, moderne, avansate, în măsură să slujească drept temelie traică a progresului multilateral al societății, să demonstreze în practică avantajele noii orîndiri.

Înmănunchind în peste 160 de pagini ideile elaborate de tovarășul Nicolae Ceaușescu privind o latură esențială a construcției socialiste — conducerea unitară a economiei — primul volum din noua colecție vădește aceeași puternică forță de generalizare în enunțarea unor teze noi, revoluționare, aceeași abordare originală a unei sfere ample de probleme de însemnătate principială, printr-o viguroasă manifestare a spiritului creator, strălucitor, judecîndu-se simțitor și profund în domeniul conducerii economiei, poartînd dogmelor și saboanelor, imobilismului și ofuscării. De la primul și pînă la ultimul text selectiv, inclus în volumul de față, se degajă limpede faptul că ideile și concepțiile teoretice ale tovarășului Nicolae Ceaușescu izvorăsc dintr-o profundă stăpînire a dialecticii revoluționare, din desăvîrșire și perspicacitate a cerințelor obiective ale dezvoltării economico-sociale, dintr-o excepțională receptivitate față de fenomenele și problemele noi, pe care o poate conțeri numai un conștient direct și profund cu realitățile viiei economice.

Bogăția ideilor și multitudinea măsurilor concrete preconizate — evidențiate puternic în culegerea de texte — pun în lumină energia clocotitoare, preocuparea nesălbătă și fermitatea neclințită manifestate de

secretarul general al partidului pentru înfăptuirea hotărîrilor adoptate de Congresele al IX-lea, al X-lea și al XI-lea, pentru transformarea României socialiste dintr-o țară în curs de dezvoltare într-o țară avansată economic.

Volumul se deschide prin relevarea rolului primordial al partidului în

gîndirea economică a președintelui României  
**NICOLAE CEAUȘESCU**



Conducerea unitară a economiei  
EDITURA POLITICĂ

conducerea întregii vieti economico-sociale, apreciat drept „nucleul în jurul căruia gravitează întreaga societate și de la care radiază energia și lumina ce pun în mișcare și asigură funcționarea întregului ansamblu al orîndirii socialiste”. Evidențind aceasta ca fiind o legitate a dezvoltării sociale în condițiile furtirii noii orîndiri, tovarășul Nicolae Ceaușescu subliniază că rolul conducător al partidului nu cunoaște linare date o dată pentru totdeauna, ci evoluează permanent, corespunzător condițiilor și sarcinilor specifice fiecărei etape. Tocmai în lumina acestui adevăr fundamental, secretarul general al partidului s-a arătat intens preocupat, în perioada care s-a scurs de la Congresul al IX-lea al partidului, de a elabora o concepție nouă, al cărei miez îl constituie ideea integrării organice a partidului în viața socio-

tații. În esență, aceasta presupune ca în exercitarea funcției sale politice partidul să nu se situeze „deasupra societății”, ca un emițător de directive și dispoziții către oamenii muncii, al căror rol ar fi redus la acela de simpli executori, ci să acționeze din interiorul societății, dinăuntrul organismelor de stat și economice, împletindu-și strîns activitatea cu aceea a maselor largi.

Cuprînzînd concluziile cristalizate de-a lungul unui deceniu și jumătate, culegerea de texte oferă, totodată, o amplă imagine asupra multiplelor măsuri concrete inițiate în acest sens de secretarul general al partidului, urmărind direcții majore de acțiune: cuprinderea tuturor sectoarelor viiei sociale în sfera conducerii de către partid; întărirea rolului clasei muncitoare de clasă conducătoare a societății; creșterea proporției muncitorilor în funcțiile de conducere în organele și aparatul de conducere de stat; organizarea și instituirea centralei etc.; mutarea centrului de greutate al activității partidului direct la locurile de muncă; împănirea funcțiilor de conducere pe linie de partid și de stat și crearea unor organisme cu dublu caracter — de partid și de stat; întărirea rîndurilor partidului — numerice și calitative; ridicarea continuă a nivelului politic-ideologic al comunistilor, intensificarea activității partidului de formare și dezvoltare a conștiinței socialiste a tuturor cetățenilor țării.

Din paginile volumului se desprinde ideea că creșterea rolului conducător al partidului trebuie să fie nemijlocit legată de perfecționarea activității și metodelor muncii de partid. În același cadru se evidențiază necesitatea ca politica științifică a partidului să fie însoțită, la nivelul organizațiilor de partid, de o organizație științifică riguroasă și practică, această presupunînd repartizarea corespunzătoare a forțelor, concentrarea eforturilor asupra sarcinilor hotărîtoare, o mai bună organizare a controlului și întărirea răspunderii finale a disciplinii și orîndii în toate sectoarele.

Procesul perfecționării viiei economico-sociale este înțeles de secretarul general al partidului într-un sens larg, cuprînzînd deopotrivă organizarea și conducerea. Insistența cu care este abordat acest aspect izvorăște din interlegerea

Ioan ERHAN

(Continuare în pag. a IV-a)



**Renășteri**

Natura moartă-a pinzei zugrăvite învie-n ram, renaște în ciorchine, se încălzește în priviri umite și cade-n podul palmei feminine.

Curg, fresce vii, livezile pe clinuri închipindu heraldic semn de țară bogată-n fructe, miere, ceară, vinuri ca-n vis cules de mina gospodară.

Calm, sufletul spre roade se deschide, recoltei zi să-i scrie-n calendare, în toamna maturo, cu zări lucide, a treia-n împătritele tipare.

Și trec ofrandele bătrînei Rome prin numele ursitei: România, abecedar de roade și arome menit să-cînte inima și gliă.

Cu parmen, ionathane, pergamute și razachii vi se desfată graul, grădine hesperide să se mute aici unde-mpămîntenirăm raiul.

Din vechii timpî nobilitari și mașteri natura moartă-n tineri ochi re-ovnie, cu savuroase frumuseși. Renășteri prin liniști rctunjițe-n armonie.

AL. ANDRIȘOIU

MARELE BILANT AL ȚĂRII ÎN ÎNTÎMPINAREA CONGRESULUI AL XII-LEA

Plecînd spre „cetatea de foc” de pe Bizava, lușum ca mine, ca într-o fotografie îngălbenită de vreme, o Restia opoșită la poalele colozilor, înfățișîndu-mă pînă în roca muntior, constrînsă să serpuiască printre furnale încinse pe valea unui riu poluat, strivi-via se iavanul de fum al cerului mersu întinecat, o Restia încrîncenată în treburile ei grave, întotdeauna fierbinți, ca izvoarele de metal topit care-l formau flîmă dură, deloc idilică, deloc amenitoare la reverie. Și totuși, rezistenții sînt niste vizitatori. De bună seamă sînt astfel, deoarece numai niste vizitatori deopotrivă de romantici și de revoluționari își puteau propune spre rezolvare o problemă ce pare irezolvabilă. Ca o problemă de destăpînire, fără isecire. Și totuși, ei au rezolvat.

Restia de odinioară, născută parăcî dintr-o oală de fontă, din țîșnirea unui cuptor de oțel, părea un oras scutit să n-aibă niciodată parte de lumina pură a zilei, de un cer curat, de o apă limpede, de păduri verzi și strădini cu flori. Și lată-mă acum reăsinid o cu totul altă Restia, un

orus cu o populație de patru ori mai mare decît cea pomenită în statisticile de dinainte de război, cu trei platforme industriale, evadînd din constrîngerea relie-

sferu de veac de la eliberarea patriei, reăseam Restia la alte dimensiuni decît cele ale momentului propriului. Vezi startul către viitor, cu o industrie am-

bitoasă, producînd locomotive electrice și agregate hidroenergetice de mare forță, o Restia care se află în curs de sistematizare și reconstrucție urbanistică, prinsă într-o vastă campanie de împănare a versanților muntoși, deschizîndu-și ferestrele spre o-

zonul codrilor, declarînd război poluării și noxelor, cîndu-și arti re noi, făcîndu-și din îndelungata tradiție de muncă în industria grea o pecete pusă pe

comparare, în anul Congresului al XII-lea al Partidului Comunist Român, o Restia care nu mai aparține fumului și zeurii, ci tehnicii și tehnologiei mo-

transilvăneni, așa cum sînt mulți germani sîrbi și maghiari, venii la chemarea otelului, au deprins spiritul civic al localnicilor, hărnicia lor, probitatea și mîndria lor, calmul, seriozitatea și profunzimea lor, dar, mai presus de toate, vocatia lor izvorită din tradiția industrială, din pasiunea pentru tehnică, din tot ce le-a lăsat o experiență de peste două veacuri în siderurgie și tot ceea ce a adăugat acestei experiențe execuția unor instalații, utilitaje și motoare de adevărată elită, înalt competitivitate pe piața mondială.

Există aici familii de îndelungată tradiție muncitorească, cum este familia siderurgistului Tabla, aflată la a patra generație de oameni al otelului, transmîtîndu-și din tată în fiu aceeași bătrînt de aur; sau ca familia mesterului Iosif Waininger. Erou al Muncii Socialiste, specialist în construcția motoarelor de nave, care intră pe porțile uzinei împreună cu fîca sa, cu ginerele și cu doi

Ioan GRIGORESCU

(Continuare în pag. a II-a)

La „Tehnoton” Iași — 2,9 milioane aparate de radio

Desfășurînd o susținută întrecere pentru realizarea exemplară a sarcinilor de plan, colecți-vii de muncitori și specialiști de la întreprinderea „Tehnoton” din Iași anunță că, în cîntec Congresului al XII-lea al partidului, a reușit un succes de prestigiu, finalizînd o disciplină pe benzile de montaj cel de-al 2.900.000-lea aparat de radio, din seria „Bucur-6”, cu auditate stereofonică și șase lungimi de undă.

De remarcat că în această unitate economică, ioseană se află pe fluxurile de fabricație peste 20 de tipuri de receptoare de buzunar, portabile și staționare, casetofone într-o construcție elegantă și un număr de selecție sensibilă, precum și instalații de televiziune cu circuit închis, console complete de emisie-recepție pentru radiocomunicații navale, componente electronice pasive, condensatoare cu tantal și altele. Pentru realizarea acestora, aici se produc peste 15.000 de repere și subsambluri.

În prezent, electroniștii țeseși pregătesc lansarea în fabricație a unui nou receptor, de înaltă tehnicitate și cu proprietăți estetice superioare — „Omegat”, produs cu o mare finețe de audite și un consum redus de energie electrică. (Agerpres)

Ritm intens de lucru pe șantierul noului pod peste Dunăre

Construcții noului pod peste Dunăre — de la Cernavodă — magistrală rutieră și cale ferată care va optimiza transportul de mărfuri și de persoane spre această parte a țării, muncesc cu eforturi susținute pentru a întîmpina Congresul al XII-lea al partidului cu noi și importante succese în muncă.

La pila din aval Cernavodă, muncitorii de la Șantierul 43 al Grupului de șantiere poduri dinăre Fetești au lansat cadrul radierului — o construcție metalică spațială de mare dimensiune, ce va constitui baza de susținere a acestui prim pilon al podului. Se lucrează, de asemenea, intens la derocări din mal și la terasamentele extinse ale stației C.F.R. Cernavodă. Totodată, au început lucrările la pila albie din mijlocul Dunării, ce va constitui înălțimea de 45 m. O primă coloană metalică ancorează acum în mijlocul fluviului uriașul radier metalic construit la Șantierul naval din Galați. Numai în această zonă a podului de la Cernavodă, constructorii au realizat în primele 9 luni ale anului un volum de construcții-montaj de peste 90 milioane lei. (Agerpres)

Navele românești pornesc de la... Reșița

Acum cînd se pun din nou în față înfăptuirile acestor vremuri și se compară realizările înalte, desîl niciodată nu s-a înșis să-minta lor; nici nu s-a rostuit în întocmiri sociale bogate, cu vază, cu fală, desî nu i-au lăsat clipă de strîlucire. Insa starea lui n-a fost foarte bună; mereu dator să se aplece, mereu silît să se ceară, cîntînd cu ochii de unde vine primedija, schimbînd domni-

Acum cînd se pun din nou în față înfăptuirile acestor vremuri și se compară realizările înalte, desî niciodată nu s-a înșis să-minta lor; nici nu s-a rostuit în întocmiri sociale bogate, cu vază, cu fală, desî nu i-au lăsat clipă de strîlucire. Insa starea lui n-a fost foarte bună; mereu dator să se aplece, mereu silît să se ceară, cîntînd cu ochii de unde vine primedija, schimbînd domni-

RECUPERĂRI ISTORICE

Paul EVERAC

descrie cu delicie de Scrovegni, și de alți scriitori, la curți domnesti sau la gospodării răzășesti bine întocmite, la zile de praznic, la sărbători și batrîmînt speciale. Chiar acești scriitori nu uită să ne arate și miilogii, fețele supte, milinile întinse după min-

lor munteni contemporani (adică la rapozzii celui mai mare rezervor de grîne, Bărganul) pînă aproape de noi? Dintre-o așezare strămbă care lipsea omul mărunt de produsul muncii sale, mai exact îl ținea de nevoie, sub spectrul foamei, ca să muncească.

Cînd citesc astăzi că din punctul de vedere al unităților nutritive pe cap de locuitor sîntem acum aproape de țările înaintate, de baremurile optime, înțeleg că s-a produs o recuperare istorică uriasă, că mari categorii de oameni, altădată subalimentați, au intrat în raza unui consum normal, civilizată. Ba, aș pu-

tea spune că în lumea orășelor pe care le cunosc se mîncăna foarte toemic, dacă nu chiar excesiv, și că numărul „bine-hănitilor” începe să se precumpănească. Încă o dată: să nu ne luăm în judecata noastră, după gospodării binerostuții dintotdeauna, ci după

marile mase, altădată proletare. Subistența a fost scoasă din lungile debite ale istoriei și recuperată pe seama tuturor.

Avem astăzi un medic la 600 de locuitori; cîfră dîntre cele mai bune. Cîntăm, nu în veacul nostru, ci cu două-trei-patru secole înainte? Un medic, făcut în țară, nu exista. La capătul lui Ștefan cel Mare se aduce, spre finele secolului XV, cîfră doctori străini, ca o mare raritate. Alții vin, tot așa, la

curți de principii. Poporul n-are, vreme de secole, decît doborîtoare și vraci, și, hăt, tirziu un soi de practicieni numii birugi. Am realizat, spre sfîrșitul secolului XIX și începutul secolului nostru, o mare școală medicală, devenită faimoasă, pe lîngă în parțea noastră europeană; dar rețeaua medicală a înținat uzul cetățeanului ultimului catun nu s-a înfăptuit decît acum, ca o însemnătate a unei recuperări medicale. Am industrializat într-un ritm dintre cele mai rapide din lume. Ceea ce însemnă că aveam înainte o stare dintre cele mai păcătoase, pe industrii avem noi la sfîrșitul secolului al XVIII-lea, cînd Europa în-

(Continuare în pag. a V-a)





# SĂ ÎNTÎMPINĂM CONGRESUL AL XII-LEA AL PARTIDULUI CU SARCINILE DE PLAN ÎNDEPLINTE EXEMPLAR!

## Azi, în obiectivul „Scînteii“

# PRODUȚIA FIZICĂ

Un excelent exemplu al minerilor de la Urdari:

### 60 000 tone de cărbune peste prevederile întregului an

#### ANGAJAMENTUL ASUMAT ÎN FAȚA SECRETARULUI GENERAL AL PARTIDULUI SE ÎNFĂPTUIEȘTE CU SUCCES

Ieri, la ora prinzului, între deurturile domoale din platforma fiului, se consuma un eveniment, trecut, ca multe altele de acest fel, în sîrul lucrărilor obișnuite: harnicii minerilor de la Urdari s-au scos din adîncuri cea de-a 60.000-a tonă de cărbune peste prevederile planului pe acest an. Un succes care ilustrează hotărîrea și abnegația cu care muncesc bravii minerilor de aici pentru a da țării cît mai mult cărbune; cărbune atât de necesar termocentralelor.

Afinnd de acest succes, gîndul ne-a dus mai departe, spre zilele Congresului al XII-lea, în cinstea căruii ocazii de la Urdari s-au angajat să realizeze suplimentar, față de sarcinile „la zi“, 150.000 tone cărbune. Este angajamentul comunist, angajamentul patriotic al minerilor de la Urdari, asumat în

fața secretarului general al partidului, cu prietelul vizitei de lucru pe care a efectuat-o în această unitate în luna august. „Vă asigurăm, tovarășe secretar general — spunea atunci reprezentantul minerilor, bricardierul Ion Pleșa — că pînă la Congres vom extrage suplimentar 150.000 tone cărbune, iar pînă la sfîrșitul anului — 300.000 tone“.

Angajamentul nostru se realizează cu succes — prezintă tovarășul Victor Mazurenco, inginerul-sef al minei. O dovedesc rezultatele de pînă acum. Practic, planul anual a fost realizat încă la 20 septembrie, de atunci lucrînd, cum se spune, în contul angajamentului asumat.

Discuțăm despre măsurile aplicate și aproape că îl dăm crezare inginerului-sef care, referindu-se la succesul amintit, ne-a spus cu cel

mai firesc ton: „Așa era normal să fie“. Da, „așa era normal să fie“ cînd în arsenalul producției se foloseau din pînă numai milioanele, cînd se ating viteze medii lunare de avansare de peste 150 m pe complexul mecanizat — nivel dublu față de cel planificat — cînd productivitatea muncii pe post este de peste 30—50 la sută, cînd capacitatea finală a minei este atinsă cu peste un an mai devreme. Da, „așa era normal să fie“, pentru acest inimos și entuziast colectiv, care dovedește zi de zi — prin cărbunele extras peste plan — că nu precupește nimic, absolut nimic cînd în cauză este interesul major al economiei. Așa se explică și angajamentul unanim al colectivului, ca și în aceste condiții, cînd planul este substanțial depășit, să



La intrarea în mina Urdari

transforme ziua de azi, duminică, 14 octombrie, în zi de muncă recond, realizînd o producție de peste 3.500 tone cărbune, față de 3.000 tone cît se extrăgea în medie zilnic. Cine sînt autorii acestor frumoase fapte de muncă? Ingerul-sef ezită, ca în atitea cazuri similare, să dea nume. Le obținem totuși și

le notăm cu litere mari: brigăzile conduse de ION PLEȘA și ION APROFIRI, subînginerul PETRICA SURDU și mulți alții. Am amintit doar cîteva, cu gîndul la ÎNTELGUL COLECTIV AL MINEI URDARI, căruia îi adresăm felicitările.

Vioarel SALĂGEAN

UN REVIRIMENT PROMIȚĂTOR LA ÎNTEPRINDEREA DE PRELUCRARE A ALUMINIULUI DIN SLATINA

### În prima decadă din octombrie, restanțele au scăzut cu 200 tone laminate

#### Ce se întreprinde în continuare pentru recuperarea lor integrală?

În primele trei trimestre din acest an, întreprinderea de prelucrare a aluminiului Slatina a înregistrat restanțe la unele sortimente. Astfel, planul la laminatele din aluminiu a fost realizat doar în proporție de 91,1 la sută. La cabluri electrice din aluminiu, cu toate că pe total se înregistrează un plus de 227 km, există totuși un deficit la cablurile armate.

Nerealizările la producția fizică, ne spune tovarășul ing. Emil Sîlășescu, directorul tehnic al întreprinderii, se datorează, în principal, neputerii în funcțiune la termen a unor capacități. O serie de prese de extruziune, cu termen de punere în funcțiune 31 decembrie 1978, nu funcționează nici acum. De asemenea, pe baza de 5.000 tone forță a fost pusă în funcțiune cu intrîrziere și numai parțial. De fapt, această presă produce datorită efortului depus de colectivul întreprinderii, care, prin autototare, a construit un cuplor-tunel cu vîrtră înclinată pentru încălzit lincoului. În acest fel au fost recuperate din restanțe 713 tone laminate din aluminiu.

La închiderea primei decade a lunii octombrie, consemnăm situația existentă: în comparație cu decada anterioară, s-au obținut suplimentar aproape 200 tone laminate din aluminiu, peste 20 kilometri cabluri armate din aluminiu, iar la presa de 5.000 tone forță s-au recuperat 56 tone produse extrudate. Dar sînt necesare în continuare măsuri urgente pentru ca presa de 5.000 tone să poată produce la întreaga capacitate; este nevoie ca toate unitățile cu care întreprinderea de la Slatina cooperează să-și achite obligatiile pe care le au în livrarea utilajelor. Ne referim în principal la întreprinderea mecanică Alud și I.M.U.M. Bala Mare, care

nu restanțe în furnizarea unor utilaje de care depinde funcționarea întreaga capacitate a acestei prese. De remarcat este faptul că s-au realizat tot prin autotodare și alte cuploare pentru încălzit lincoului, pentru presele de 1.200 și 2.500 tone forță, care vor funcționa pînă ce se vor pune la punct cuploarele proprii cu inductie.

Desigur, eforturile făcute pentru recuperarea restanțelor prin realizarea unor acțiuni de autotodare sînt laudabile. În acest context se înscriu și îmbunătățirile constructive făcute de colectivul întreprinderii la laminorul de benză la rece nr. 2. În același timp însă, se impune o mai mare preocupare pentru efectuarea lucrărilor de întreținere și reparatîi la timp și de bună calitate la toate utilajele. Sînt probleme ce au fost analizate și în adunările generale de partid care au avut loc recent în întreprindere.

— Recunoșcînd deschis progresele noastre liniare, ne arată tovarășul Sevastian Popa, secretarul comitetului de partid al întreprinderii, precizînd, totodată, că nu am realizat sarcinile de plan la cablurile armate din aluminiu, datorită lipsei de PVC și bandă de oțel, materiale ale căror furnizori sînt întreprinderi de mase plastice Drăgășani și Combinatul siderurgic Galați.

În același timp, avînd în vedere că la această unitate se fabrică peste 7.000 de litrodimensiuni, unele dintre ele în cantități foarte mici, de cîteva kilograme, este necesară optimizarea procesului de producție, cît și înfăptuirea programului de tipizare a produsului.

Emilian ROUX  
corespondentul „Scînteii“

## Întreprinderea „Electroputere“ — Craiova răspunde la întrebarea:

### „CÎND VEȚI LIVRA CELE 17 LOCOMOTIVE RESTANTE?“

#### „Termenul precis depinde, în egală măsură, de punctualitatea colaboratorilor noștri“

Firma și prestigiul întreprinderii „Electroputere“ din Craiova sînt binecunoscute. Fîind cea mai mare unitate industrială din județul Dolj, este chiar cea de moduli în care colectivul de aici își îndeplinește sarcinile de plan depinde, în bună parte, situația realizărilor pe ansamblul județului. În ziarul „Scînteia“ din 6 octombrie 1978, în cadrul unei discuții cu adresa întrebarea „Cînd veți livra cele 17 locomotive?“, Era vorba de produse restante înregistrate în primele nouă luni. Care este situația în prezent?

De la începutul anului și pînă la sfîrșitul primei decade a lunii octombrie, „Electroputere“ a înregistrat însemnate restanțe la producția fizică. Să ne referim doar la locomotive diesel și electrice. Cu alți mii mult cu cît producția de locomotive reprezintă 40,3 la sută din producția întreprinderii, iar cele 17 locomotive electrice de 5.100 kW restanțe înseamnă 54,8 la sută din totalul nerealizărilor. Întreprinderea pe această perioadă. Existent cu sine, refractar spiritului de automulțumire, colectivul întreprinderii, prin cei 205 delegați ai săi la conferința de darea de seamă și alegeri a comitetului de partid ce a avut loc recent, și-a făcut auto-critica deschis, muncitorește, arînd fără înconjur neajunsurile, minusculele ce se fac simțite în propria activitate. Iată cîteva din ele manifestate la fabrica de locomotive: existența unor tehnologii rusești, necesitatea de a realiza construcții metalice, tehnologii depășite de ritmul de productivitate impus; folosirea necorespunzătoare, în unele secționare, a forței de muncă (de la începutul anului s-au înregistrat

32.234 ore/om absențe nemotivate); o cooperare necorespunzătoare între cele două secții ale fabricii (construcții metalice și montaj general, ceea ce a dus la crearea unui decalaj în fluxul de fabricație al locomotivelor). Toate acestea se cunosc, au făcut obiect de analiză responsabilă în fiecare din organizațiile de partid ale fabricii.

Comitetul nostru de partid, ne spune tovarășul Nicolae Gugliă, secretar, a inițiat măsuri de primă urgență, menite să ducă la eliminarea cauzelor din unitatea noastră. La recuperarea restanțelor: mărirea suprafeței de producție cu încă o linie de montaj, afisarea la fiecare loc de muncă a sarcinilor ce-au mai rămas de realizat pînă la finele anului, analiza zilnică în prezența directorului întreprinderii, a realizărilor pe ultimele 24 ore, repararea întregului activ de partid pe ateliere ș.a. Tot ce se întreprinde la noi. În aceste zile, confirmă că aici eștutul pentru redresare a fost dat.

Privită însă prin prisma realității, balanța restanțelor de la „Electroputere“, inclusiv la locomotive diesel și electrice, arată insistent și spre acele cauze care depășesc pur și simplu posibilitățile colectivelor de aici.

Despre ce este vorba? Despre neaprecierea disciplinei contractuale de către unii parteneri în fabricația de locomotive, motiv pentru care „Electroputere“ se prezintă astăzi cu mari restanțe în producția fizică, restanțe greu de recuperat fără sprijinul hotărîri și consecvent al Ministerului Industriei Construcțiilor de Masini și centralilor industriale de resort.

Spicium din lista colaboratorilor restanțieri, listă ce se cunoaște foarte bine, nu de ieri, de azi, la toate nivelurile, inclusiv la ministere — pusă la dispoziție de serviciul cooperare al întreprinderii craiovene:

- ÎNTEPRINDEREA „23 AUGUST“ BUCUREȘTI este în restanță cu 100 tractoare de presiune FK-85 pentru LE de 5.100 kW și 100 autogregatoare D II FK-72;
- ÎNTEPRINDEREA DE CABLURI ȘI MATERIALE ELECTROIZOLANTE BUCUREȘTI — restanță cu 10.000 m cabluri.

- ÎNTEPRINDEREA DE MAȘINI ELECTRICE BUCUREȘTI, restanță cu 43 controlere-comandă pentru LDE de 2.100, 3.000 și 4.000 CP;
- ÎNTEPRINDEREA CONSTRUCȚOARE DE MAȘINI CARANSEBES — restanță cu 20 boghieri pentru LE de 5.100 kW și 12 boghieri pentru LDE de 2.100 CP. (Aceste rămnări în urmă sînt condiționate însă și de fabrica de mașini electrice rotative a întreprinderii... „Electroputere“, care, de nouă luni, are o restanță față de întreprinderea din Caransebeș de 165 motoare de tracțiune pentru LE de 5.100 kW);
- COMBINATUL SIDERURGIC GALAȚI are o restanță, numai pe luna septembrie, de 170 tone tablă de 15 mm — calitate OL 37—4K.

În luna septembrie, de exemplu, din totalul de 229 poziii ce trebuiau primite de la colaboratorii din țară pentru fabricarea locomotivelor, au fost livrate integral numai 39. Iată, asadar, urgența urgentelor: aprovizionarea ritmică a întreprinderii cu piesele, subansamblele și materialele necesare, conform contractelor încheiate cu unitățile colaboratoare.

problema în a cărei soluționare s-a angajat, în fața comitetului comitetului de partid de la „Electroputere“, tovarășul Alexandru Neula, adjunct al ministrului industriei construcțiilor de masini.

Colectivul de la „Electroputere“ așteaptă acum faptele.

Nicolae BABALAU  
corespondentul „Scînteii“



O ilustrată pe adresa...

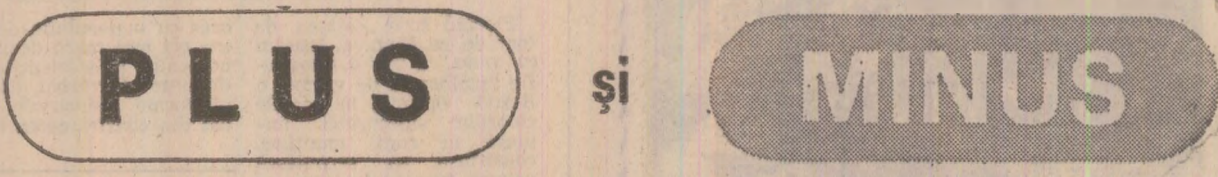
„ÎNTEPRINDERII MECANICE BUZĂU, care are numeroase restanțe în livrarea unor piese necesare întreprinderii de tractoare din Miercurea Ciuc.

## La închiderea ediției

### Orașul Reghin a realizat planul producției industriale pe primii patru ani ai cincinalului

Colectivele de oameni ai muncii din orașul Reghin au nădărnicit în deplină, înaintea de termen, a planului producției industriale pe patru ani ai cincinalului. Motarții și întîmpinînd Congresul al XII-lea al partidului cu noi izbîndi, lucrătorii din Reghin s-au angajat să facă totul pentru ca pînă la sfîrșitul anului '79 să realizeze suplimentar o producție industrială în valoare de 600 milioane lei. (Gh. Giurgiu).

## Scurtă privire statistică după prima decadă a lunii octombrie



- Combinatul metalurgic din Cimpia Turzii a realizat în plus, de la începutul anului pînă la 10 octombrie, 1.655 tone oțel calibrat în bare, 3.134 tone sîrmă laminată din cupru, 2.300 conductori electrici izolați, 343 tone electrozi de sudură și...
- Întreprinderea de aparate electrice de măsurat din Timișoara — care a îndeplinit cu 3 luni mai devreme sarcinile anuale de plan la export — și-a creat condiții să livreze pînă la finele anului o producție suplimentară în valoare de 5 milioane lei valută.
- Întreprinderea minieră Rimnicu Vîlcea a livrat, suplimentar, 42.500 tone calcar, necesar chimistilor de la Combinatul de produse sodice Govora pentru recuperarea restanțelor la producția de sodă.
- Petrochimistii din Borzești au obținut în prima decadă a lunii octombrie, între altele, o producție suplimentară de 16 tone polistiren, prevederile de plan fiind depășite pe ansamblul perioadei care a trecut din acest an cu 3.038 tone de polistiren.

- Combinatul de prelucrare a lemnului Gherla nu a realizat față de prevederile de plan 143.500 mc furnire estetice și 72.200 mp plăci de lemn.
- La sfîrșitul primei decade a lunii octombrie, întreprinderea de sîrmă și produse din sîrmă Buzdu era în restanță față de întreprinderea județeană de construcții-montaj Vîlcea cu 274 tone pîsă sudată.
- Minerii din Comănești au rămas datorți față de planul primei decade cu 806 tone cărbune.
- Întreprinderea mecanică Plopieni nu respectă graficul de livrare a semifabricatelor necesare întreprinderii de utilaj petrolier din Tirgoviște, împiedicînd-o să-și realizeze, lunar, o producție de circa 9 milioane lei.
- Din nou un semnal pe adresa Combinatului siderurgic Galați care are o restanță de aproape 300 tone tablă laminată la rece față de întreprinderea de aparate și accesorii din Alexandria, din care cauză aceasta nu poate fabrica circa 1.000 baterii de încălzire.

## ÎN PREGĂTIREA CONGRESULUI AL XII-LEA AL P.C.R.

### Plenara Uniunii arhitecților

Simbătă s-au desfășurat, la București, lucrările plenarei lărgite a Comitetului de conducere al Uniunii arhitecților, consacrată dezbatării proiectelor documentelor celui de-al XII-lea Congres al Partidului Comunist Român și sarcinilor ce revin arhitecților în lumina acestora.

În raportul prezentat de Cezar Lăzărescu, președintele Uniunii arhitecților, și în lucrările de cuvînt a fost relevată totala adevărate a membrilor acestei organizații la continuitatea o excepțională importantă al documentelor ce vor fi dezbătute și aprobate de Congresul partidului, documente în care el regăsească propriul lor program de muncă. S-a subliniat contribuția hotărîtoare a tovarășului Nicolae Ceaușescu la elaborarea și fundamentarea acestor documente, care prin direcțiile principale și orientările lor fundamentale asigură înfăptuirea, neabătută a Programului partidului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și

înaintare a României spre comunism. Plenara a examinat sarcinile deosebite ce revin arhitecților în înfăptuirea prevederilor planului de dezvoltare economică-socială echilibrată a județelor și de sistematizare a tuturor localităților patriei. Participanții și-au exprimat hotărîrea de a îndeplini în mod exemplar aceste sarcini, de a realiza, în condiții cît mai bune, cu soluții moderne și cît mai eficiente, importanțele obiective de investiții prevăzute în documentele Congresului.

Participanții la plenară. În numele tuturor celor ce activează în domeniul arhitecturii și sistematizării, și-au manifestat deplina adevărată la propunerea ca tovarășul Nicolae Ceaușescu să fie reales, la cel de-al XII-lea Congres, în funcția de secretar general al partidului. El și-au exprimat, cu acest prilej, sentimentele de înaltă atîr și prețuire față de conducătorul

tubit al partidului și statului nostru, tovarășul Nicolae Ceaușescu, pentru activitatea neobosită pusă în slujba progresului patriei, ridicării bunăstării poporului, creșterii prestigiului și rolului României socialiste în lume.

În încheierea lucrărilor plenarei a fost adoptat textul unei telegramme adresate C.C. al P.C.R., tovarășului Nicolae Ceaușescu, în care se spune: Conștienți de faptul că înfăptuirea mărețelor și insufletețelor obiective cuprinse în proiectele documentelor Congresului al XII-lea al partidului depinde de participarea amplă a tuturor forțelor naționale, arhitecții români se angajează solemn în fața dumnezeoasă, mult iubite și stimate tovarășe Nicolae Ceaușescu, să nu precupețască nici un efort pentru a traduce în viață, cu întrezul lor talent, cu imaginație și pricepere, marile sarcini ce revin arhitecților.

(Agerpres)

## (Urmare din pag. 1)

nepoți; sau ca meșterul Ioan Buga, tot de la „naval“, care și-a adus să lucreze alături de el fiul și fiica. Maistrul Buga și Waininger totalizează împreună 76 de ani muncii în aceeași uzină! În privința orașului lor, ei sînt adevărate enciclopedii ambulante, și poate că locuim dragostea față de urbea natală, confundarea ființelor lor întine cu marea ființă a orașului au făcut ca prin mințile lor de vestiti meșteri constructori de motoare să „treacă“, rămîndu-le în inimă, și la rîndul lor rîmînd în inimile celor pe care i-au crescut, sute de tineri huiți „cu cașul la gură“ — cum spune meșterul Buga — și făcuți oameni de nădejde, mulți dintre ei depășindu-și maiștrii, ajungînd specialiști cu diplome respectate, ingineri, subîngineri și tehnicieni de înaltă clasă.

Există însă aici „reștieni“ care, cu zece ani în urmă, aveau o altă sîrgință dată de locul de baștină. Orașul acesta care a fost decenii de-a rîndul „locomotivă industriei grele românești“, operînd înfuzii vitalizatoare de experiență muncitorească și de energie umană celorlalți noi centre siderurgice și metalurgice ale țării, a primit, la rîndul său, specialiști din toată țara, emulii ai marilor institute politehnice, tineri cercetători, proiectanți, arhitecți, tot ceea ce era merit să-l asimpere Reștiei „foamea“ de cadre de înaltă calificare într-o

epocă în care „Ceteata de foc“ ieșea din oala de fontă, de oțel și zgură și trecea la elaborarea unor produse din ce în ce mai complexe, mai sofisticate, cu un înalt grad de tehnicitate, majoritatea constituind premiere industriale românești.

Asta a făcut ca, la Reștie, să se implanteze un puternic centru de cercetări științifice și inginerie tehnologică pentru echipamente hidro-

energetice, o facultate de subînginerii în construcția de mașini, un vast laborator de cercetări în domeniul hidroregulatorilor.

— Am pornit cu 57 tineri specialiști ambițioși — ne spune înăngerul Nicu Mateias, directorul centrului. Astăzi sîntem 1.300 de cercetători și ingineri, dar nu formăm un institut pe Căsea Victoriei, ci un centru de cercetare științifică la unealtă, în ateliere, în salopete și uleiuri.

— Si cum aș demarat? — La început n-a fost decît curajul atacării primelor teme, a celor dintîi comenzi, iar laboratorul de experimentări — erau atelierele în care producția își urma mersul normal, dar unde aveam să descoperim marea vocație pentru nou a oamenilor acelei Reștie care, pe atunci,

era numită „mecanicul-sef al economiei naționale“. Da, ne-am bucurat de încredere, de dreptul la risc dar și de obligația de a reuși. Si am reușit. Șiții cu ce trebuia să fie sinonim un motor produs la Reștie!

Cu patru cuvinte: precizie, robustețe, economicitate, longevitate. Uneori ne este dat să ne mirăm noi înșine de longevitatea produselor noastre. Cînd reștieanul zice: „Iac“,

spus, și pentru că cei de acolo să vadă cam de ce sînt în stare ai noștri.

— Si cum aș tești din această „mecanice“? — Bătești! Asta le-au arătat cu adevărat ce pot. Ba, mai aveau „în-drăzneală“ să vină și cu soluții tehnice la probleme dificile. Directorul de la Augsburg a venit apoi aici și a rămas impresionat de ce se face la Reștie. Zicea: „Am vădud licența asta în multe țări, dar nicăieri nu s-a realizat atît de repede ca aici, în uzina asta reștieană, care va fi una dintre cele mai moderne uzine din lume“. Ce-or fi spunînd acum cei care, auzind că vrem să producem motoare de nave cu un deplasament pînă la 150.000 de tone, ne ziceau că sîntem cam... „căzuți din lună“? Sigur, s-au pus probleme care n-au fost deloc feroce la ursech. Dar de-acum încolo, tot ce sa va construi nou pentru flota navală românească va fi dotat cu motoare produse de Reștie. Putem spune că navele pornesc de-aici, din fosta „ceteata de foc“, în care oamenii gîndesc astăzi în microni, la o precizie maximă, și asta nu numai pentru creștia lor tehnică și pentru produsele muncii lor, ci și pentru propria lor viață, pentru planurile și ambițiile lor de a transpune în fapte noile și importante obiective care le revin în cadrul documentelor suspuse dezbaterii și aprobării celui de-al XII-lea Congres al partidului.



SĂ ÎNTÎMPINĂM CONGRESUL AL XII-LEA AL PARTIDULUI CU SARCINILE DE PLAN ÎNDEPLINITE EXEMPLAR!

Ritmul recoltării porumbului a crescut MĂRIȚI VITEZA TRANSPORTULUI!

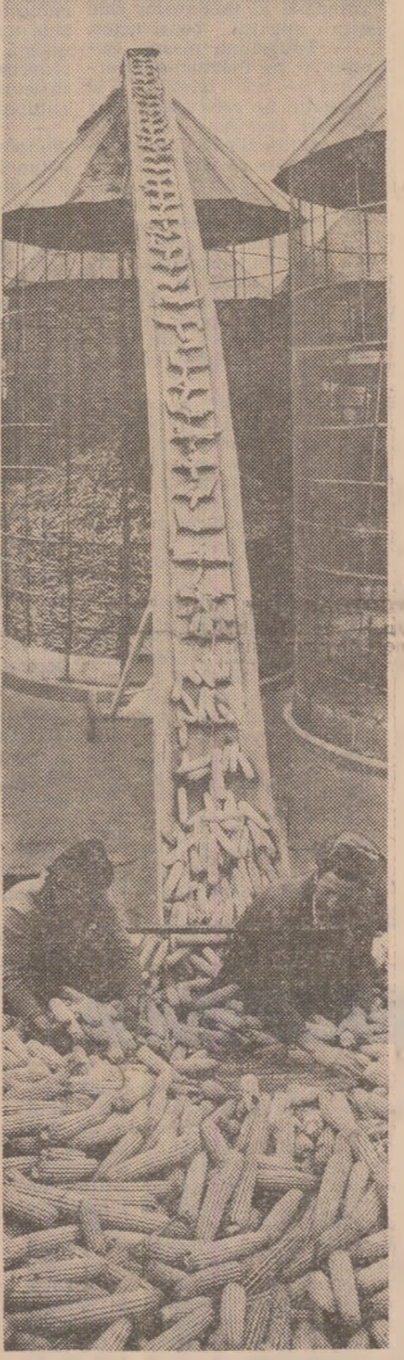
(Urmare din pag. 1) Este sarcina comandamentelor județene, a unităților agricole, a conducătorilor întreprinderilor de transport auto, ca și a organelor de control al circulației rutiere. Pentru ca marile capacități de transport (un parc impresionant de mașini, din care o substanțială parte a fost dislocată din alte sectoare economice) să fie de deplin folosite și astfel să se justifice

Relatările corespondenților și reporterilor „Scintei”, precum și analiza care a avut loc ieri dimineață la o teleconferință de la Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor dau răspuns la întrebarea:

— DE CE IMPORTANTA CANTITĂȚI DE PORUMB RECOLTAT SE AFLĂ ÎN CÎMP? — PENTRU CĂ O TREIME DIN TIMPUL DE LUCRU PLANIFICAT PENTRU MIJLOACELE DE TRANSPORT NU ESTE FOLOSIT!

CU ACTUALELE FORȚE, CEA MAI MARE PARTE A PORUMBULUI RECOLTAT POATE FI TRANSPORTATĂ ÎN ACEEAȘI ZI

- Cîteva direcții imediate de acțiune:
• Timpul de încărcare în cîmp poate și trebuie să fie mult scurtat. Forțele mecanice și manuale concentrate la această operație trebuie să sporească considerabil în următoarele zile
• Să se îndeplinească riguros norma stabilită de minimum trei curse pe zi pentru fiecare autocamion
• Cel puțin jumătate din mijloacele de transport să fie încărcate seara sau în timpul nopții pentru a fi la primele ore în baze
• Să fie amenajate imediat baze volante cât mai apropiate de locurile de recoltare.



Cu ajutorul utilajelor de mare productivitate, instalate în multe baze de recepție din județul Brăila, porumbul este descărcat repede în pătule.

Cu mult sub normă

În ziua de 11 octombrie, în majoritatea județelor, mijloacele de transport închiriate de cooperativele agricole nu au fost utilizate la întreaga capacitate. Numai în 8 județe — Arad, Bistrița-Năsăud, Cluj, Covasna, Hunedoara, Iași, Ilfov și Mureș — s-au efectuat cele trei curse planificate. Publicăm, în continuare, lista județelor unde, în cooperativele agricole, mijloacele de transport au realizat, în medie, doar două și chiar mai puține curse.

Table with 2 columns: Județul, Curse efectuate. Lists counties like BUZAU, CARAS-SEVERIN, DIMBOVIȚA, GALAȚI, GORJ, MEHEDINȚI, SUCEAVA, TIMIȘ, TULCEA, VASLUI with their respective number of completed trips.

Cauza principală a acestui ritm necorespunzător de transport o constituie, ca și în numeroase alte locuri, faptul că în unitățile agricole nu se asigură forțele necesare pentru încărcarea în cel mai scurt timp, multe mijloace de transport așteptând ore întregi, la care se adaugă și alte neajunsuri existente la bazele de recepție. Este de datoria comandamentelor județene, a celor comunale și a conducătorilor unităților agricole să-și concentreze cu prioritate atenția — în ceea ce privește transportul — la scurtarea timpului de încărcare în cîmp.

Curse contracronometru și curse de... numărare a știuleților

„Vineri, ora 22. La sediul cooperativei agricole din Diosig se retrăd din cîmp ultimele camioane și cupluri de remorci încărcate cu porumb. Sînt pregătite pentru primul transport al zilei următoare, cînd urmează să fie livrate la fondul de stat circa 140 tone de porumb știuleți. Pentru transportul unei asemenea cantități, s-a calculat că este obligatoriu ca fiecare autovehicul să facă cel puțin 5-6 curse pe o distanță ce depășește 15 km — din cîmp și pînă la locul de depozitare.” Or, această presupune reducerea la mai puțin de un ceas a timpului de încărcare și descărcare a unui mijloc de transport.

A doua zi dimineața, la unul din punctele de lucru se încărcău de acum două dintre remorcile văzute în seara precedentă la sediul cooperativei. Era ora 7,30 și se aflau deja la a doua cursă. La încărcare se folosea un grațiar, care își încheia operația în mai puțin de 20 de minute. În alte 5 minute se făcea cîntărirea și completarea actelor. Ajunsem din urmă cele două cupluri de remorci și, la baza de recepție, urmăm modul cum sînt dirijate. Cronometrăm staționările. Remorcile opresc pe cîntar și două laborante iau imediat probele pentru analiză. Omul de la cîntar își face și el corect datoria, după care mecanizatorul se îndreaptă spre un pătuleț imens, cu o capacitate de 1.000 tone, anume repartizat cooperativei agricole din Diosig. Intr-o jumătate de oră, mecanizatorul părăsește incinta bazei, cu toate formele în regulă. Fiecare cooperativă agricolă are repartizat cite un asemenea pătuleț mare, servit de două mijloace mecanice de încărcare, cooperatoarele repartizate aici neavînd altceva de făcut decît să grăbească evacuarea știuleților din platforma camionului în buncărul transportorului.

La baza de recepție din zona Tămășeu-Biharia ajungem în jurul orei 10,30. La descărcat am găsit doar două cupluri de remorci de la cooperativa agricolă din Mihai Bravu și un autocamion de la Valda. Seful bazei, Ion Stuparu, ne spune că am sosit cam devreme. „Primul virf începe după ora 11, iar al doilea în jurul orei 16. Cei care apar în acest interval sînt excepții. Calculul este deci simplu. În 6 din cele 8 unități care transportă aici, autovehiculele fac doar cite două curse pe zi, desi întreg procesul de preluare din bază este complet mecanizat, iar unitățile producătoare au fost dotate cu grațiaruri pentru încărcarea știuleților din cîmp. De ce? Pentru un răspuns, ne îndreptăm spre cooperativa agricolă din Rosiori, de unde pînă la amiază nu sosise încă în bază nici un știulete de porumb. Nu este nevoie să mergem în cîmp pentru că în curtea cooperativei se aflau aproape 100 tone de porumb, din care cea mai mare parte nedepășusă. De transportat nu se transporta, pentru că grațiarul era defect! La sortat lucrau doar 7-8 cooperatori. Unde erau ceilalți? — Aproape 30 sînt la recoltat și cam tot atîta la amiază coseni — ne răspunde președintele cooperativei, Emeric Borcea. Astea sînt forțele. Consultăm registrul celor care au beneficiat de lot personal în acest an și numărăm 339 de familii, dintre care numai 144 erau pensionari. Mai mult, din evidențele cooperativei rezultă că numărul cooperatoarelor care au participat în acest an la muncă este de peste 350. Surprinsi de aceste constatări, președintele cooperativei și contabilul sef încep să bată în retragere și să inventeze tot felul de explicatii false. Două situații care arată că cheia urgentării transportului se află în minile cooperatoarelor, ale conducătorilor de unități.

Ioșif POP

La baza de recepție unde transportul porumbului întreprinderile agricole de stat Tulucești, Smirnod și cooperativele agricole Vinători și Smirnod, camioanele stau ore în șir. De ce? Instalația de descărcare nu prea funcționează. Să dea o mină de ajutor flacăii din fotografie? Nici vorbă. Ei au adus mașinile, nu e datoria lor să le descarcă chiar dacă vor sta aici o zi întreagă. Foto: E. Dichiseanu



CE ARATĂ „RADIOGRAFIILE ORGANIZĂRII” FĂCUTE ÎN TREI JUDEȚE

JUDEȚUL BRĂILA

Pînă la 13 octombrie porumbul a fost cules de pe 76 la sută din suprafețe. Pe cîmp, în grămăzi, la 12 octombrie se aflau circa 150.000 tone de porumb știuleți. Rezultă că între recoltare, transport și depozitare s-a creat un mare decalaj. Cum se explică această situație? De la început trebuie spus că mijloacele de transport sînt insuficiente pentru a face față volumului sporit de transporturi din această perioadă. Numai că mijloacele de transport existente — mașini cu o capacitate de 2.257 tone și 2.820 de atelele aparținînd unităților agricole, cărora li se adaugă mașinile de la I.T.A. cu o capacitate totală de 10.050 tone — nu sînt folosite cu eficiența corespunzătoare. Iată, bunăoară, potrivit datelor furnizate de direcția agricolă județeană, cum a variat în perioada 7-12 octombrie numărul mediu de curse realizat zilnic de mașinile închiriate de la I.T.A. și repartizate la transportul porumbului și soi: 7 octombrie — 2,3 curse, 8 octombrie — 2,5, 9 octombrie — 2,3, 10 octombrie — 2,4, 11 octombrie 2,3, 12 octombrie — 2,5. În același interval de timp, mașinile repartizate la transportul legumelor au realizat doar între 1,3 și 1,6 curse pe zi. Deci, organele agricole județene (în o evidență strictă a modului în care sînt utilizate mijloacele de transport închiriate de la I.T.A.) de măsurile ce erau de așteptat pentru îmbunătățirea activității de transport a producției intr-

JUDEȚUL TIMIȘ

În unitățile agricole de stat și cooperative din județul Timiș se află pe cîmp circa 100.000 tone de porumb, iar această cantitate, în mod sigur, va crește. Și iată de ce. Cantitățile transportate sînt mult mai mici decît cele care se recoltează în zilele următoare. În ziua de 11 octombrie s-au recoltat circa 30.000 tone de porumb, dar nu s-au transportat decît 15.700 tone. Sînt insuficiente capacitățile de transport față de cantitatea de porumb recoltată într-o zi? Nu, nu aceasta este cauza. Dacă mijloacele de transport ar face, în medie, 3 curse pe zi, cantitatea de porumb prelucrată din cîmp și depozitată ar fi de circa 27.000 tone cit este planificat. Numai că, în cooperativele agricole s-a realizat o medie de 1,97 curse, iar în I.A.S. 1,15 curse. De ce indică atât de scăzut? Pentru a găsi răspunsul la această întrebare pornim de la locul de soare a camionetelor: baza de recepție. Am ales baza unde adus porumbul I.A.S. Buziaș și cooperativele agricole Buziaș, Vucova, Silagiu. Sîntem la baza la prima oră și așteptăm pînă la ora 8, cînd sosesse un autocamion de la C.A.P. Vucov. În următoarele două ore sosesc 25. Urmează orele de virf — 13-16 — cînd sosesse 32 de mașini, ca apoi, în ultimele 4 ore, să vină numai 20. De ce asemenea lipsă de ritmicitate a curselor? — am pus această întrebare mai multor soferi. Ion Iacob, de la C.A.P. Chevereșu Mare, ne spune: „Azi am reușit să fac prima cursă ceva mai devreme, și anume la 8,30. Dacă s-ar asigura din timp oamenii la descărcat, am putea ajunge în bază la ora 6,30. Asa am pierdut două ore. Iulian Mozoș, de la aceeași unitate, spune că nu face mai multe curse pe zi din cauză că se pierde foarte mult timp la încărcarea cu porumb în cooperativă. Am cronometrat timpul de staționare a primelor 10 mașini sosite la bază. Nici una n-a plecat mai devreme de 60-80 de minute. De ce? 1. Nu există decît două instalații mecanizate, din care numai una funcționează. 2. Planurile înclinate pentru bascularea mașinilor nu sînt folosite. Nu este un caz singular. Din analizele efectuate de organele de specialitate a rezultat că, în județul Timiș, OPELILE DE ÎNCĂRCARE A PORUMBULUI DIN CÎMP ÎN MAȘINI ȘI DE DESCĂRCARE A ACESTUIA LA BAZE CONSUMĂ PESTE 70 LA SUTĂ DIN TIMPUL

JUDEȚUL ILFOV

În județul Ilfov, la 12 octombrie, din întreaga producție recoltată — 584.240 tone — erau transportate din cîmp 399.500 tone și depozitate în baze 281.700 tone. Deci transportul și depozitarea continuă să nu țină pasul cu ritmul recoltatului. De ce? Ilfovenii au la dispoziție în această campanie capacități de transport care însumează 16.800 tone. Suficiente. Decalajul se explică prin neutilizarea numărului de curse planificate. În loc de 3 se realizează 2,2. Mijloacele de transport așteaptă în cîmp să fie încărcate una, două și chiar trei ore. Din diferite motive. Pînă la ora 12, ne spune Ion Dragășin, șeful autocamionului 35-B-9214 de la Autobaza 6 Filareț — n-am reușit să fac decît o singură cursă, cu toate că transport porumb de la numai 15 km de bază de recepție. Încărcatul durează aproape trei ore pentru că porumbul este îngrozit de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absenței oamenilor sau mecanizatorilor care trebuiau să asigure încărcarea. La ferma nr. 1 a I.A.S. Fundeni — 5 camioane fuseseră la ora 6 dimineața în cîmp — erau de transportat 200 tone de porumb. Dar mecanizatorul de pe grațiar n-a venit decît abia pe la ora 8 și ceva. Bucureștenii sosiți în ajutor se-au apucat de încărcat știulete cu știulete, pe la ora 9; abia după 10 s-a făcut apariția și o echipă de „locuitorii” grăbiți să se aranjeze pentru o poză. (?) Mijloacele de transport așteaptă în unele baze de recepție ore întregi să fie descărcate. La baza de recepție din consiliul agroindustrial Fundulea nu există decît un punct de descărcare a porumbului. La baza de recepție din zona consiliului agroindustrial Budești, alte motive pentru care capacitățile de-a lungul cîmpului în grămăzi mici și nu sînt destui oameni. Am întilnit și situații în care blocarea mașinilor în cîmp, mai ales la primele ore ale dimineții, se datorează pur și simplu absen







NICOLAE CEAUSESCU

leral al Partidului Comunist Român, lele Republicii Socialiste România

ȘĂȘULUI ILIE VERDET

il Guvernului Republicii Socialiste România

Vă expun... Vașă... Urm... și unității

HUA GUOFENG

Președintele Comitetului Central al Partidului Comunist Chinez, Premierul Consiliului de Stat al Republicii Populare Chineză

YE JIANYING

Președintele Comitetului Permanent al Adunării Naționale a Reprezentanților Populari al Republicii Populare Chineză

Excelențele Domnului NICOLAE CEAUSESCU

ședintele Republicii Socialiste România

Am deosebit plăcere mesajul Excelenței Voastre, cu prilejul asumării noi a supremiei magistraturii a statului.

GIUSEPPE AMICI—GERMANO DEBIAGI

Căpitanii regești ai Republicii San Marino

Prin la primul ministru al guvernului

Tovarăș Verdet, membru al Comitetului Executiv al C.C. al P.C.R. ministrul al guvernului, a primit de la tovarășii mei din Republica San Marino...

Am deosebit plăcere mesajul Excelenței Voastre, cu prilejul asumării noi a supremiei magistraturii a statului.

REN '79 și TECHNOEXPO ȘI-AU ÎNCHIS PORȚILE

Porțile s-au închis porțile Expozității economice naționale REN '79 și Expozitia tehnică TECHNOEXPO...

Porțile s-au deschis la deschiderea lor de președintele Nicolae Ceaușescu...

Dan CONSTANTIN

Un mare lucru s-a făcut în România în ultimii ani... culturală mai de soi, alta decât cele uzate...

Cronica zilei

președintele Consiliului Central al U.G.S.R., ministrul muncii. În timpul convorbirii au fost trecute în revistă preocupările actuale și de perspectivă ale Organizației Internaționale a Muncii...

Prin Decret prezidențial, pentru contribuția adusă la înfăptuirea politică a țării și a statului de față...

În numele conducerii de partid și de stat, personal al tovarășului Nicolae Ceaușescu, tovarășul Ștefan Voitec a felicitat-o calduros pe tovarășă Suzana Gădea...

Delegația Asociației de prietenie româno-română, condusă de Natalia Șerghoșna...

Teatrul experimental popular din Atena, aflat în turneu în țara noastră...

SPORT • SPORT • SPORT • SPORT • SPORT • SPORT • SPORT • SPORT • SPORT • SPORT

FOTBAL

ROMANIA—U.R.S.S. A, B ȘI TINNERET

Astăzi se desfășoară tripla întâlnire internațională de fotbal dintre reprezentativele României și U.R.S.S. Cu începere de la ora 16 (ora Bucureștiului)...

În câteva rânduri

În ziua a treia a campionatelor europene de volei, echipa masculină a României a întrecut cu 3-1 (15-12, 15-12, 15-12) selecționata U.R.S.S. în meciul de deschidere...

În turul final al campionatului european feminin de volei, echipa României a întrecut cu scorul de 3-2 (15-12, 12-15, 15-10) selecționata Olandei...

În turul final al campionatului european masculin de volei, echipa României a întrecut cu scorul de 3-1 (15-10, 15-11, 8-15, 15-8) selecționata Franței...

În campionatul de marș, pe distanța de 50 km, pe locul întâi s-a clasat Constantin Ștan (Steaua) — 4h 10'19" / 8/10. La tineret a terminat învingător, Gh. Dulea (Steaua) — 4h 37'12" / 2/10.

La Buzău s-au disputat ieri primele meciuri ale turneului de fotbal "Memorialul Aurică Rădulescu". Echipa Sportului studențesc București a întrecut cu scorul de 2-1 (1-1) formația S.C. Bacău...

„Alerg, alerg mereu, poate prind podiumul olimpic”

Am alergat mai mult în joacă și, din spirit de disciplină, am câștigat faza de școală și apoi pe municipalitatea Constanta. Distanța era de vreo 2000 metri, nu era mare lucru față de cei tineri...

— Dă-mi voie, toți, să te felicit călduros în numele celor ce citesc aceste rânduri, și să-ți urăm înțelegerea...

— Mulțumesc de urare. În privința vârstei, mai am o lună și ceva și împlinesc 27 de ani. Sint născut în 23 noiembrie 1952.

— Tot în noiembrie? Dintre cei ce-au apărut până acum la rubrica de convorbiri cu campionii muncii din arenă, dacă-mi aduc bine aminte, și Nadia Comăneci și Ivan Patzichin au văzut prima dată lumina zilei tot în noiembrie.

— Da, se pare că această lămură reprezintă o zodie bună pentru marea performanță. Dovadă că, pe lângă cei amintiți, s-au mai născut în această lună Teodor Ungureanu și Anca Gădeanu, luptătorul Roman Codreanu, pentatlonistul Dumitru Spirlea și încă vreo cîțiva.

— Tot cu cârți de vizită de invitat pentru orice sportiv care vrea să-și încerce forțele în competiția mondială? În ceea ce mă privește pe mine, nu am încă nici o vizită de invitat...

— În ordinea valorică, ar fi cele două curse (de 5000 și 10000 de metri) câștigate recent la Universiada, semifinalele și finalele de 10000 (proba mare preferată) în Cuna Europeană, tot în acest an, și cursa de 10000 de la Sao Paulo în noaptea de Anul nou 1975.

— De ce ai precizat că „în ordine valorică”, ai și alte criterii?

— Criteriul de suflet. Bucuri personale mari am avut două de neuitat. Prima, în 1971 — anul în care am optat pentru atletism, fiind încă în liceu...

— În ordinea valorică, ar fi cele două curse (de 5000 și 10000 de metri) câștigate recent la Universiada, semifinalele și finalele de 10000 (proba mare preferată) în Cuna Europeană...

vremea

Tempul probabil pentru zilele de 15, 16 și 17 octombrie, în țară: Vremea caldă. Cerul va fi variabil, cu înnoiriri mai accentuate în vestul țării, unde vor cădea ploici, însoțite de descărcări electrice. În celelalte regiuni, ploici vor fi izolate. Vântul va sufla moderat, cu intensificări locale din sectorul sudic...

Două izvoare de sănătate

Stațiune aflată la numai 7 km de Slobozia, reședința județului Ialomița. Amara este recomandată pentru tratarea afecțiunilor reumatice. Stațiunea dispune de instalații pentru băi calde și aplicații calde cu nămol, instalații pentru fizioterapie, pentru băi reci și ungere cu nămol. La rîndul ei, Pucioasa, situată pe malul stîng al Ialomiței, la 20 km de Tîrgoviște și 40 km de Sinaia, se remarcă prin diversitatea apelor sale minerale, sulfuroase, sulfatate, clorurate, sodice, calice, radioactive.

Pentru obținerea de locuri la odihnă și cură balneară, precum și pentru informații suplimentare, adresați-vă la agențiile și filialele oficiilor județene de turism, precum și la cele ale I.T.H.R. București.

500 KM — CU... UN CENTIMETRU CUB DE COMBUSTIBIL

cupați de găsirea unor surse alternative de energie, savanții sovietici acordă o importanță deosebită hidrogenului. El au ajuns la concluzia că hidrogenul poate fi obținut în număr din apă — pe calea electrolizei — proces relativ costisitor, și din plante. În acest scop, în Institutul de fiziologie din Jerrina a fost organizată o stațiune, ale cărei plante, sub influența energiei solare, emană gaze din care se poate separa hidrogenul. Dacă problema obținerii hidrogenului este rezolvată, mai dificilă este chestiunea conservării sale. O soluție, potrivit cercetătorilor sovietici, o constituie fixarea prin metode chimice a hidrogenului de un metal, produsul astfel obținut fiind, spre deosebire de hidrogenul pur, deosebit de stabil și nu explodează. Un centimetru cub din hidrogenul astfel fixat este suficient pentru a asigura o călătorie a 400-500 km cu autoturajul! În schimb un talon, conductorul auto va primi o mică placă metalică, pe care o va introduce într-un compartiment special al motorului; făcîndu-se contactul, pe măsură ce se încălzește, placa începe să degaje hidrogen.

CELE „12 MINUNI ALE LUMII”

antice erau în număr de șapte; secolul al XX-lea a consacrat un număr superior: 12. Este vorba de monumentele arhitectonice și monumente ale naturii pe care UNESCO le consilierează ca fiind deosebit de excepționale, ele aparținînd patrimoniului întregii omeniri. Iată-le: Catedrala din Aachen (R.F.G.), parcurile naționale Meadow și Nahanni (Canada), orașul Quilichim și Insulele Galapagos (Ecuador), parcurile Mesa Verde și Yellowstone (Statele Unite), bisericile rupestre de la Lalibela și parcul natural Sierren (Guineea), vehiculul centru al orașului Cracovia și minele de sare de la Wieliczka (Polonia) și, în fine, insula Goree (Senegal). În acest listă sunt incluse și unele obiecte care, în cazul în care nu sînt încă în posesia noastră, ar putea să fie incluse în această listă cu propriile „minuni” care, în cazul în care îndepărtate un sir din criteriile cerute, urmează să se adauge listei celor 12.

PE JOS, DE-A CURMEZIȘUL UNUI CONTINENT

Sportivul Francis de Barbeyrac, căpitan în armata franceză, a conceput o performanță testă din comun: traversarea pe jos, alterînd ritmul alergărilor de fond cu pasul de mare, a teritoriului din jurul orașului de la Cap-Haïtien, cea ce însumează o distanță de aproximativ 5000 km. Zilnic a parcurs 90 de kilometri, programul extrem de riguros pe care și-l impune în această activitate a fost deosebit de interesant. În cele 4 zile și jumătate de cădere înscrise, unora chiar până la miezul nopții, cu o pauză de 2-3 ore după prînz pentru o scurtă odihnă și un mic dejun, s-a atins obiectivul: a avut nevoie de 52 de zile și 18 ore, în care timp a rupt patru perechi de pantofi de tenis.

ATENȚIE LA COMPOZIȚIA HIRTIEI

În poligrafie afirmă că tipărirea de artă și cele de presă realizate până în anul 1970 vor daînu vîreme foarte îndelungată. În schimb, cărțile editate după această perioadă sînt condamnate la o inevitabilă deteriorare, determinată de compoziția hirtiei pe care sînt tipărite. Cantitatea prea mare de acizi existenți în această hirtie provoacă o inevitabilă decolorare a tiparului și o „dilatare” accentuată a colorilor.

SFORĂȘUL — UN DEFECT CARE POATE FI VINDECAT

Pentru a ajuta persoanele care sforășesc să scape de acest defect alt de neîncălzirea din jurul lor, un grup de specialiști din Germania au pus la punct mai multe dispozitive ingenioase care, în principiu, au ca scop să determine persoana respectivă să nu doarmă pe spate și în același timp să respire astfel, în mod normal, prin căile nazale. Printre aceste dispozitive se includ bandaje care se fixează în jurul gâtului și care asigură o respirație normală, precum și un soi de harnășament care obligă la un timpului somnului persoana respectivă să stea culcată pe o parte. Mai rămîne de soluționat aspectul cel mai dificil, anume de a convinge pe cei în cauză să se supună tuturor acestor veritabile cazne...

RECUPERĂRI ISTORICE

În toate taberele internaționale unde participă, împunînd școala românească, avem o pictură „la zi”, dintre cele căutate, cu o tonalitate expresivă, vitală, dar și cu destul rafinament. Avem o muzică simfonică „la zi”, prospectivă, cu o cotă bună pe piața culturală mondială (pe urmele fimei lui Enescu), ca și cu destul rafinament. Avem o muzică simfonică „la zi”, prospectivă, cu o cotă bună pe piața culturală mondială (pe urmele fimei lui Enescu), ca și cu destul rafinament...

țării mari și dezvoltate, și deosebit de înaltă în ceea ce privește ratele într-o competiție mondială. Mai tirziu am avut succese sporadice în box, Astăzi, în schimb, am avut succese sporadice în box, Astăzi, în schimb, am avut succese sporadice în box, Astăzi, în schimb, am avut succese sporadice în box...

— În ordinea valorică, ar fi cele două curse (de 5000 și 10000 de metri) câștigate recent la Universiada, semifinalele și finalele de 10000 (proba mare preferată) în Cuna Europeană, tot în acest an, și cursa de 10000 de la Sao Paulo în noaptea de Anul nou 1975.

— De ce ai precizat că „în ordine valorică”, ai și alte criterii?

— Criteriul de suflet. Bucuri personale mari am avut două de neuitat. Prima, în 1971 — anul în care am optat pentru atletism, fiind încă în liceu...

— În ordinea valorică, ar fi cele două curse (de 5000 și 10000 de metri) câștigate recent la Universiada, semifinalele și finalele de 10000 (proba mare preferată) în Cuna Europeană...

— Dă-mi voie, toți, să te felicit călduros în numele celor ce citesc aceste rânduri, și să-ți urăm înțelegerea...

— Mulțumesc de urare. În privința vârstei, mai am o lună și ceva și împlinesc 27 de ani. Sint născut în 23 noiembrie 1952.

— Tot în noiembrie? Dintre cei ce-au apărut până acum la rubrica de convorbiri cu campionii muncii din arenă, dacă-mi aduc bine aminte, și Nadia Comăneci și Ivan Patzichin au văzut prima dată lumina zilei tot în noiembrie.

— Da, se pare că această lămură reprezintă o zodie bună pentru marea performanță. Dovadă că, pe lângă cei amintiți, s-au mai născut în această lună Teodor Ungureanu și Anca Gădeanu, luptătorul Roman Codreanu, pentatlonistul Dumitru Spirlea și încă vreo cîțiva.

— Tot cu cârți de vizită de invitat pentru orice sportiv care vrea să-și încerce forțele în competiția mondială? În ceea ce mă privește pe mine, nu am încă nici o vizită de invitat...



SESIUNEA ADUNĂRII GENERALE A O. N. U.

S-au încheiat dezbaterile de politică generală în cadrul cărora au luat cuvîntul reprezentanții a 143 de state

NATIUNILE UNITE 13 — Trimișul Agerpres, N. Chilie, transmite: În plenară, Adunarea Generală a luat stîrșit dezbaterile de politică generală, în cadrul cărora, timp de trei săptămîni, și-au expus pozițiile lor de principiu față de marile probleme ale vieții internaționale...

În discursul său, Fidel Castro a prezentat prevederile de bază ale documentului final, precum și principalele concluzii dezbaterilor dezbaterile celei de-a VI-a Conferințe la nivel înalt a țărilor nealiniate de la Havana...

Stările nealiniate, a menționat Fidel Castro, acordă o deosebită importanță realizării dezarmării și denucleezării. Salutînd negocierile dintre marile puteri ca un element decisiv în cadrul procesului de dezarmare, stările nealiniate consideră însă că la aceste eforturi trebuie să participe și să-și exercite responsabilitatea toate țările lumii...

Vorbitorul a arătat, totodată, că mișcarea de nealinieare acordă o atenție

unei majore imperativului edificării noi ordini economice. Mai juste și mai echitabile, menționînd că „lupta pentru eliminarea nedreptăților din sistemul economic internațional existent și instaurarea unei ordini economice sînt părți integrante ale luptei popoarelor pentru eliberare politică, economică, culturală și socială”...

În continuare, vorbitorul a prezentat problemele abordate în cursul Conferinței la nivel înalt a țărilor nealiniate. În încheiere, Fidel Castro a reafirmat conexiunea profundă dintre dezarmare, dezvoltare și instaurarea destinderii și păcii în întreaga lume...

Oliver J. Seraphine, prim-ministru și ministru de externe al statului Dominică, a declarat că guvernul său se pronunță pentru edificarea unei noi ordini economice internaționale, pentru lichidarea colonialismului și apartheidului și pentru soluționarea exclusiv prin mijloace pașnice a oricărui diferend și problemă litigioasă dintre state.

Sylvestre Bonaldi, viceprim-ministru și ministru de externe al Republicii Centrafricane, a declarat că, pe plan extern, guvernul său va acționa „pentru dezvoltarea relațiilor de bună vecinătate cu statele africane, pentru rezolvarea pașnică a disputelor, cooperare liberă, neamestec în treburile interne ale altor state și sprijinirea luptei juste a popoarelor coloniale”.

România în lume

Contacte internaționale • Convorbiri • Prezențe

Pentru întărirea cooperării sindicatelor din Europa

GENEVA 13 (Agerpres). — Luînd cuvîntul la dezbaterile din cadrul Conferinței centralelor sindicale din Europa, desfășurată la Geneva, conducătorul delegației sindicale române, Gheorghe Petrescu, vicepreședinte al Consiliului Central al U.G.S.R., a subliniat însemnătatea conferințelor sindicale europene pentru promovarea cooperării și înțelegerei în mișcarea sindicală de pe continent...

La monumentele eroilor români căzuți în luptele pentru eliberarea Cehoslovaciei

PRAGA 13 (Agerpres). — Cu prilejul celei de-a 35-a aniversări a Zilei Armatei Republicii Socialiste România, din partea ambasadei române au fost depuse coroane de flori la monumentele eroilor români căzuți în luptele pentru eliberarea Cehoslovaciei de sub dominația fascistă...

ÎNTRÉVEDERI LA BERLIN ȘI BONN

Au fost discutate probleme de interes comun ale R.D.G. și R.F.G.

BERLIN 13 (Agerpres). — Agenția A.D.N., informează că Erich Honacker, secretar general al C.C. al P.S.U.G., președintele Consiliului de Stat al R.D. Germane, a primit, vineri, pe seful reprezentanței permanente a R.F. Germaniei în R.D.G., Guenter Gais, cu care a discutat probleme de interes comun.

BONN 13 (Agerpres). — După cum anunță agenția D.P.A., Helmut Schmidt, cancelarul R.F. Germaniei, a primit la 12 octombrie pe seful reprezentanților organelor locale și al unei unități militare. La ceremonii au fost prezenți conducătorii organelor locale de partid și de stat, militari, pionieri, oameni ai muncii.

SĂRBĂTOAREA NAȚIONALĂ A REPUBLICII DEMOCRATE POPULARE YEMEN

Tovarășului ABDUL FATTAH ISM

Secretar general al Comitetului Central al Partidului Socialist, Președintele Prezidiului Consiliului Suprem al Poporului Republicii Democratice Populare Yemen

Aniversarea Zilei naționale a Republicii Democratice Populare Yemen oferă plăcutul prilej de a vă adresa, în numele Comitetului Central al Partidului Comunist Român, al poporului român și al meu personal, și să vă urăm de sănătate și fericire personală, de pace și prosperitate yemenit prieten.

Îmi exprim convingerea că relațiile de prietenie și colaborare dintre țările noastre se vor dezvolta în continuare, în interesul păcii și bună înțelegere între popoare.

NICOLAE CEAUȘU, Secretar general al Partidului Comunist R. Președintele Republicii Socialiste

TELEGRAMĂ

Tovarășul Ilie Verdet, prim-ministru al guvernului, a adresat o telegramă tovarășului Ali Nasser Mohammed, președintele Consiliului de Miniștri al Republicii Democratice Populare Yemen, cu ocazia zilei naționale a acestei țări.

Disecțiunile transmise, precum și felicitările adresate, sunt o dovadă a prieteniei și colaborării dintre țările noastre. În cadrul campaniei electorale, tovarășul Verdet a prezentat o serie de probleme interne și externe ale țării noastre, care vor fi rezolvate în interesul păcii și bună înțelegere între popoare.

Poporul Republicii Democratice Populare Yemen sărbătorește astăzi împlinirea a 16 ani de la izbucnirea răscoalei populare anticolonialiste din muntii Radfan (14 octombrie 1963), care a marcat începutul fazelor decisive a luptei de eliberare națională, încununată patru ani mai tîrziu cu proclamarea independenței țării.

Poporul yemenit se află angajat în prezent într-un amplu efort de reconstrucție și dezvoltare economică națională, de faurire a unei vieti noi. Sub conducerea Partidului Socialist Yemenit, creat în octombrie anul trecut pe baza Organizației politice unificate a Frontului Național, în țară se desfășoară o intensă activitate pentru realizarea planului de cinci ani 1978-1983. Au fost constituite noi fabrici și uzine, s-au deschis școli și instituții sanitare. Potrivit datelor oficiale, peste trei sferturi din producția industrială este realizată astăzi de sectorul de stat, iar la sate, unde a fost înfăptuită reforma agrară, continuă cu succes a de constituire a cooperativelor agricole.

Poporul român, care în sentimente de caldă prietenie de popoarele arabe, față de țările lor de dezvoltare economică și socială, urmărește cu viu rezultatele obținute de poporul yemenit pe calea fi unei vieti noi. Într-o Republică socialistă România și Republica Democrată Populăară Yemen s-a încheiat relația de colaborare, întemeiată pe stimă și respect reciproc, care a cunoscut o continuă dezvoltare. O ilustrare a acestei evoluții pozitive o constituie documentul înțelegerii realizate cu prilejul recentei vizite la București a ministrului de externe al R. Yemen, care vor contribuiri, fără doar și daială, la adîncirea colaborării între cele două țări și popoare, mai buna lor cunoaștere reciprocă și intereselor amice ale păcii, progresului și înțelegerii internaționale.

Azi, alegeri parțiale în Turci

ANKARA 13 (Agerpres). — Aproximativ 8 milioane de alegători din 29 de departamente (din totalul de 67 ale Turciei) sînt chemați să se prezinte duminică la urne, pentru desemnarea unei treimi din numărul membrilor senatului. Nouă formațiuni politice — între care Partidul Republican al Poporului (de guvernământ), Partidul Justiției, Partidul Salvații Naționale — prezintă candidați la acest scrutin, care este considerat ca fiind important pentru cunoașterea orientărilor actuale ale electoratului turc.

Potrivit observatorilor politici, Partidul Republican al Poporului, condus de premierul Bülent Ecevit, s-a dovedit a fi cel mai puternic în alegeri, beneficiind de simpatia și încrederea populației rurale, care a primit satisfacție recentele măsuri privitoare la creșterea veniturilor și a nivelului de viață.

Noi acțiuni agresive ale regimului rasis de la Salisbury

LUSAKA 13 (Agerpres). — Un purtător de cuvînt al guvernului zambian a declarat că, în noaptea de vineri sîră simbăta, forțele armate ale regimului minoritar rhodesian au inițiat un nou atac împotriva Zambiei. În cursul atacului, a arătat purtătorul de cuvînt, forțele rhodesiene au dinamitat două poduri situate pe

calea ferată care leagă Zambia de Tanzania, de importanță vitală pentru economia țării. Potrivit purtătorului de cuvînt, obiectivul acestor acțiuni agresive îl constituie încrederea economiei zambiene încrederea regimului minoritar Salisbury de a exercita presiuni asupra acestei țări pentru a sprijini forțele patriotice zimbabwene.

„În apropiere de Salisbury, pe o lungime de kilometri, chiar și în mașinile cu geamurile închise, pasagerii trebuie să țină botișta la nas. Pentru că, de-a lungul șoselei, se află în stare de putrefacție zeci și sute de cadavre. De animale — în special vaci, viței.

Războiul este război — chiar cînd e vorba de războiul unui guvern împotriva poporului său. Se bombardează din avioane, se trage cu artileria, se mitraliază din elicoptere; plouă cu gloanțe, cad mereu bombe.

Cad meru și victime. Iar cum zootehnia este, după cultura tulpinului, principala ramură a economiei Rhodesiei, care și victime patrupede, rumeatoare. Saptelul se împlinesc cu circa 2.000 de capete pe săptămîni, guvernul a trebuit să reducă cu 10 la sută consumul intern de carne, pentru a nu se afecta exporturile.

Situația gravă și scandaloză face obiectul unor statistici amănunțite. Președintele „Uniunii fermierilor comerciați” a anunțat că din șase milioane de capete de animale ar fi pierit sau dispărut aproape un milion și un sfert — cifră considerată ca fiind sub realități de președintele Comisiei de control a exporturilor.

Presă rhodesiană este și ea scandaloză. Nu numai datorită soartei tragice a răposatelor vîcuțe, ci și a faptului că bietele animale sînt supuse unor condiții de viață absolut inumane: vitele nu mai pot fi dușe la dușuri sau scaldături, aprovizionarea cu furaje și apă potabilă este întrerunsă. Saptelul se împlinesc cu circa 2.000 de capete pe săptămîni, guvernul a trebuit să reducă cu 10 la sută consumul intern de carne, pentru a nu se afecta exporturile.

„E drept, nu numai din rîndul animalelor. Dar statisticile sînt mai indiferente față de victimele din rîndul populației umane — în Rhodesia mai persistă confuzii biologice despre specia de om.

Poate, însă, că în urma protestelor S.P.A.-urilor tratativele se vor relua — pe altă bază decît replica din Caragiule.

Măcar astfel, respectivele proteste ale S.P.A. și-ar dovedi utilitatea. Mai ales că nu există S.P.O. — Societăți pentru Protecția Oamenilor.

N. CORBU

Delegație de activiști ai P.C.R. în Bulgaria

SOFIA 13 (Agerpres). — O delegație de activiști ai Partidului Comunist Român, condusă de Radu Manoliu, secretar cu probleme economice al Comitetului Județean al P.C.R., a efectuat o vizită pentru schimb de experiență în R.P. Bulgaria, la invitația C.C. al P.C. Bulgaria. Delegația a avut convorbiri cu C.C. al P.C.B., la comitetele județene ale P.C.B., a vizitat unități industriale și s-a întîlnit cu activiști de partid, cu oameni ai muncii. În încheierea vizitei, delegația a fost primită de Organul Doinov, membru al Biroului Politic, secretar al C.C. al P.C. Bulgar. În timpul întrevederii a fost relevată utilitatea schimburilor de experiență în construcția socialismului, s-au evocat cu satisfacție bunele relații româno-bulgare, care se dezvoltă cu succes, în toate domeniile de activitate, avînd o bază trainică în legăturile dintre P.C.R. și P.C.B., în întîlnirile rodnice, de venie tradiționale, dintre tovarășii Nicolae Ceaușescu și Todor Jivkov.

Turneul Teatrului maghiar de stat din Sf. Gheorghe

BUDAPESTA 13 (Agerpres). — În cadrul turneului pe care îl întreprinde în R.P. Ungară, colectivul Teatrului maghiar de stat din Sf. Gheorghe a prezentat în orașele Budapesta, Veszprem, Szekesfehervar, Varpalota, Ajka și Tapolca spectacole cu piesele „Dale carnavalului” de L.L. Caragiule, „Logodnita nestatornică” de Aron Tamas și „Cain și Abel” de Sîltu Andras. Spectacolele s-au bucurat de un frumos succes.

Demisia guvernului islandez

REYKJAVIK 13 (Agerpres). — Primul ministru al Islandei, Olafur Johansson, a remis demisia guvernului său președintelui țării, Kristján Eldjárn. Președintele Islandei nu înțelege să înșirînce o altă personalitate politică cu misiunea de a încerca formarea unui nou guvern, care, potrivit opiniei observatorilor din Reykjavik, ar urma să procedeze la dizolvarea Parlamentului și la organizarea de alegeri anticipate.

AGENȚIILE DE PRESĂ — pe scurt

RELATIILE CHINEI CU ȚĂRILE EUROPE OCCIDENTALE. R.P. Chineze dorește să-și intensifice considerabil comerțul cu Europa occidentală, a declarat președintele Huo Guoliang într-un interviu apărut în săptămînalul britanic „Now” în pagina 10.

REMANIEREA GUVERNULUI BOLIVIAN. Președintele Boliviei, Walter Guevara Arze, a remaniat guvernul, înlocuind trei miniștri cu noi titulari. Președintele a declarat că remanierea nu este legată de nici un fel de rebeliune susținută de ofițerii din garnizoana Trinidad, președintele a anunțat, totodată, intenția sa de a integra în cabinet reprezentanți ai formațiunilor politice majoritare din țară, respectiv al Mișcării Nationaliste Revoluționare (M.N.R.), condusă de Victor Paz Estensoro, și al Uniunii Democratice și Populare (U.D.P.), cu condiția ca aceste partide să garanteze sprijinul lor politic și parlamentar.

PROTEST AL PARTIDELOR DE OPOZITIE SUD-COREENE. Conducerea Partidului Nou Democrat, de opoziție din Coreea de Sud, a adoptat hotărîrea de a-și rechema toți deputații — în număr de 66 — din Adunarea Națională în semn de protest împotriva excluderii din parlament a liderului acestui partid, Kim Yong Sam. Din același motiv au decis să renunțe la mandatele lor și trei deputați ai Partidului Democrat al Unității — altă grupare politică a opoziției sud-coreene.

RELATIILE IUGOSLAVO-MEXICANE. Președintele R.S.F. Iugoslavia, Josip Broz Tito, i-a primit pe ministrul relațiilor externe al Mexicului, Jorge Castaneda. Cu acest prilej au fost evidențiate dezvoltările cu succes a relațiilor de prietenie dintre cele două țări și perspectivele de promovare a cooperării bilaterale.

DREPTURILE LEGITIME ALE POPORULUI PALESTINIAN. Douglas Hurd, ministru de stat britanic pentru afaceri externe, a declarat că țara sa sprijină ideea adoptării unei noi rezoluții a Consiliului de Securitate, care să afirme drepturile legitime ale palestinienilor.

ERUPȚIA DE LA „IXIOCI” SE APROPIE DE SFÎRSIT. Potrivit declarațiilor directorului societății naționale a petrolului din Mexic (PEMEX), Jorge Diaz Serrano, în 10 până la 20 de zile sonda marină de foraj „Ixioci-1”, aflată în erupție de la 3 iunie, va fi complet obturată.

AVERTISMENT. Ministrul de externe israelian, Moshe Dayan, a avertizat că, a demisiona din guvern dacă acesta va hotărî să reîncheieze negocierile pentru extinderea implantărilor din teritoriile ocupate. „Guvernul, ca și opinia publică europeană sînt tot mai ostile Israelului și tot mai favorabile arabilor. Europeanii sînt gata să recunoască O.E.P. în pîftă de opoziției noastre”, a adăugat ministrul israelian.

UN ATENTAT LA SEDUL PARTIDULUI COMUNIST DIN BELGIA a avut loc în noaptea de vineri sîră simbăta, s-a anunțat la Bruxelles. O bombă artizanală a fost lansată în biblioteca sediului P.C.B., provocînd pagube materiale. Autorul atentatului nu a fost identificat.

IMAGINEA unei dezvoltări dinamice: vedere panoramică a capitalei țării Ciudad de Mexico



Imagina unei dezvoltări dinamice: vedere panoramică a capitalei țării Ciudad de Mexico

americană tin să releve — și pentru gazetarul din România acesta este, desigur, un motiv de legitimă satisfacție — interesul față de experiența românească în înfăptuirea unor schimbări în multe privințe similare, tocmai avînd în vedere condiția comună de state în curs de dezvoltare. Cănetul de reporter a consemnat, în acest sens, multiple declarații semnificative. Secretarul Comisiei federale pentru electricitate, Hugo Cervantes de Rio, de pildă, a avut cuvîntele elogiase la adresa construcției de la Portile de Fier, „una din cele mai impunătoare din Europa”, în timp ce secretarul pentru reforma agrară, Antonio Toledo Corra, aprecia în mod deosebit înzestrarea tehnică și profesională a muncitorilor români, ca dovadă a eficienței modului său de organizare, iar cunoscutul om politic Carlos Lorez de Mola, autor al unui volum consacrat vieții și operii președintelui Nicolae Ceaușescu, își manifesta admiratia față de politica externă „constructivă, îndrăzneață și dinamică” a României socialiste.

În toate convorbirile s-au evidențiat roadele deosebite de pozitive ale vizitei efectuate în 1975 în Mexic de președintele Nicolae Ceaușescu, care a impulsivitată viguros colaborarea româno-mexicană pe plan bilateral, ca și în domeniul vieții internaționale, subliniindu-se, cu precădere, posibilitățile ample de creștere în continuare a schimburilor economice și a cooperării în producție în diferite ramuri, inclusiv a petrolului.

Stîrșind asupra acestui aspect, ministrul relațiilor externe, Jorge Castaneda, releva: „Relațiile noastre politice au fost întotdeauna foarte cordabile, foarte bune și, în multe ocazii, cele două țări ale noastre au colaborat pe plan politic, adoptînd poziții comune sau apropiate la Conferința de la Geneva asupra dezarmării, cu și în dezbaterile de la Națiunile Unite. Cred că aceste excelente relații pe plan politic ar putea să devină și mai semnificative și mai strînse în domeniul economic, cînd în vedere complementaritatea activităților economice și industriale care România are o veche tradiție și mare experiență în domeniul industriei petroliere și a celei petrochimice și acestea constituie sectoare în care cele două țări ar putea coopera pe baze reciproce avantajoase. Sper că vizita pe care o voi face în România va contribui la stringerea legăturilor noastre bilaterale”.

Cel mai important și mai presigios club al ziaristilor mexicani se intitulă „Primeră Plana”, pentru că din el fac parte gazetarii care, îndeobște, scriu articole sau relatări destinate să apară, prin importanța lor, pe prima pagină („Primeră Plana”). Și, fără îndoială, este mai mult decît semnificativ pentru căldura relațiilor româno-mexicane — așa cum releve și din asemenea declarații — că mulți dintre colegii de la acest club au tinut să exprime părerea, ce nu poate fi decît împărtășită, că în ochii opiniei publice din cele două țări, orice nou pas spre intensificarea colaborării reciproce ocupă, firesc, un loc de „Primeră Plana”.

Romulus CAPLESCU



Peste o mie de pescari din Douarnenez, Saint Guenôl, Le Guilvinec, Lesconil, Lodydy, Concarneau și Lorient — localități din Bretania — au venit la Paris pentru a protesta împotriva măsurilor luate de autoritățile Pieței comune, care impun norme discriminatorii în ce privește desfacerea produselor marine, și a cere ajutorul guvernului francez în legătură cu dificultățile pe care le creează pescuitului navele militare ale N.A.T.O. Pe străzile Parisului demonstrația pescarilor a fost condusă de o femeie îmbrăcată în tradiționalul port din Bretania

MEXIC De la Tula la Chicoasen — punți către viitor

Există la Tula, fostă capitală a legendarilor tolteci, întemeietorii unuia din cele mai strălucite civilizații din cîte s-au succedat de-a lungul veacurilor pe pământul Mexicului de azi, un ansamblu statuar de proporții gigantice, a cărei semnificație intrigă, în continuare, pe cercetători. A fost o vreme cînd acestuia au crezut că pot identifica în colosii de argilă imaginea unor sursenitori ai mitului regat al Atlantidului; mai recent, au căpatat o largă circulație teoriile conovrsatului publicist elvețian, von Däniken, potrivit cărora „atlantidii de la Tula” sînt, în realitate, reprezentarea în piatră a unor mesageri din Cosmos, ce ar fi vizitat cîndva aceste locuri. Chiar dacă nu se bazează pe nici o dovadă palpabilă, și ca atare, enigma statuiilor rămîne intactă, asemenea ipoteze sînt în măsură să aprindă imaginația, și dea naștere unor întrebări tulburătoare.

Ce ar fi putut, de pildă, vedea de sus, din nava lor, niște ipoteze cosmice sau antichități, zburînd deasupra Mexicului? Poate le-ar fi produs nedumerire ceea ce, de la o înălțime de mii de kilometri, apare, cu siguranță, ca rețea de canale, trasate parcă cu linia, adîmă rețelei care li s-a părut pămîntului lor o delușare pe suprafața planetei Măre. De fapt, „canalele” sînt pozidării de vîl înguste și abrupte, care mîșcă adînc din spînzurile muntoase — vestitele „sierras” — ce sînt strîng ca într-o chingă, la apus, ca și la răsărit, teritoriului mexican. Apole rezezi ce se întolburăză printre pereții de o verticalitate amețitoare a acestor canioane poartă cu ele un formidabil potențial energetic, care începe acum să fie tot mai intens pus în valoare. Și, fără îndoială, din toate proiectele ce prind viață în acest sens, cel mai spectaculos îl reprezintă hidrocentrala de la Chicoasen.

Vizitatorului cu greu îi vine să creadă, stăbînd din vîzua mașinii deoseuită semiputătoare ce duce spre șantierul hidrocentral, că doar cu cîteva luni în urmă panglica asfaltată era inexistentă. Print-o mîncă asidua, fără răgaz, ea a fost mîșcată pas cu pas, mîșcată, ce își păzea cu rezolvie o comoră de preț. Iar comoră se numește Rio Grihalva, fluviul care, odată imblîmțit printr-o cască

de hidrocentrale, va reprezenta în energie electrică un sfert din puterea instalată a întregii țări. Chicoasen, principalul pilon al acestui sistem hidroenergetic, este teatrul unei înverșinate bătălii cu natura, în care sînt angajați 17.000 muncitori. Ei sfîrșesc vîrsanții abrupti, deschid murea noi cai de acces, ridică un baraj mare, prin înălțime (285 metri), și situază pe primele locuri în lume, instalațiile în lăcășurile lor gigantice turbine, construind, concomitent, un oraș cu tot ceea ce este necesar traiului modern. Prin dimensiunile sale — este nevoie de ore întregi pentru a-l parcurge cu mașina de la un capăt la altul — prin termonele ambițioase de realizare pe care și le-a fixat, prin tot ceea ce va însemna pentru economia Mexicului, hidrocentrala de la Chicoasen reprezintă, într-o altă „cheie”, în „cheia prezentului”, o lucrare demnă de giganzii de la Tula.

Cît de departe este dinamismul activității de pe acest șantier de imaginea fals exotică pe care o anume optică din afară încerca să o acree-diteze; aceea a mexicanului vesel, nepăsător, abstrus prezentului, adept al filozofiei rezumată în două cuvinte în cuvîntul „mañana” — „a lăsa totul pe mîine”. Dimpotrivă, cuvîntul de ordine al mexicanului contemporan, așa cum îl poți cunoaște la locul său de muncă, este „hoy día” — „astăzi”, „acum”, ca motto al unui întreg popor dornic de a recupera, într-un termen cît mai scurt, printr-o accelerare fără precedent a eforturilor, rămînelor în urmă pe care i le-a impus vitregiile istoriei. Al unui popor ale cărui energii sînt canalizate, de peste cinci decenii, de Partidul Revoluționar Institucional, al cărui principiu se regăsește în furtuna revoluției conduse de legendarul Zapata. Un popor dornic de a-și gospodări cu cît mai multă grijă avuțiile, al cărui stăpîn a devenit în urma acestei revoluții. Ce poate fi mai semnificativ pentru simțul de bun gospodăr al mexicanului decît însăși atenția care se acordă dezvoltării hidroenergeticii tocmai într-un moment cînd, prin rezervele de țitil noi identificate, Mexicul a ajuns din urmă, dacă nu chiar a întrecut, Arabia Saudită? „Uzina de la Chicoasen va aduce anual economiei de milioane și milioane de barili de

Insemnări de călătorie

careia cît mai largă a peisajului economic.

O frumoasă legendă mexicană spune că primul om al acestor meșuguri s-a zămislit din buzele de purpăr. Mexicul de azi își durează punțile către viitor bîndu-se pe valorificarea, în interesul propriei dezvoltări, nu a unui singur produs, ci a multipletelor bogății cu care l-a înzestrat natura și de care a fost frustrat atîta vreme. „Pentru noi — declara în acest sens președintele Lopez Portillo — petrolul este doar o sursă pe care ne-o oferă istoria de a ne putea rezolva problemele”.

Proiectele de dezvoltare prevăd, astfel, construirea a 11 noi „poli industriali”, prin care Mexicul să-și extindă paleta exporturilor de la produse siderurgice, ciment și fertilizanzii, pînă la aparatură electronică de înaltă tehnicitate, concomitent cu crearea, în următorii cinci ani, a 600.000 de noi locuri de muncă, absolut indispensabile, dacă se ține seama că pînă la sfîrșitul mileniului, ca urmare a dinamismului demografic, populația țării, practic, se va dubla, urmînd să atîngă 120-130 milioane locuitori, față de 68 milioane în prezent.

Împărtășind aceste preocupări, vorbind cu sinceritate și de un sir de dificultăți, inerente în comparație cu vastitatea sarcinilor propuse, interlocutorii din țara prietenă latino-