



Glorioasa aniversare a luptelor din Februarie 1933

Clasa muncitoare, întregul popor muncitor aniversază la 16 Februarie împlinirea a 20 de ani dela eroicele lupte ale muncitorilor cefești și petrolisti, organizate și conduse de Partidul Comunist din România, lupte ce s'au desfășurat sub conducerea nemilicică a tovarășului Gh. Gheorghiu-Dej. În aceeași zi, în strânsă legătură cu această glorioasă aniversare, cefeștii și toți oamenii muncii sărbătoresc „Ziua Cefeștilor”.

În istoria clasei muncitoare și a poporului român, luptele din Februarie 1933 constituie o pagină de glorie nepieritoare, de luptă împotriva fascismului și a războiului, pentru pace, libertate și independență națională.

În România burghezo-mosierească, criza economică din 1929-1933 s'a manifestat cu o deosebită ascutime, înzecind suferințele poporului exploatat și înrobii. Burghezia și mosierimea română cautau să iasă din criza pe șpatele și pe sotecelea oamenilor muncii, printr-o și mai adâncă înfudare a țării noastre nesătosului capital monopolist internațional, prin pregătirea instaurării fascismului. Concederile masive de muncitori și funcționari, „curbele de sacrificiu”, se lineau lanț, numărul șomerilor creștea considerabil, foametea și mizeria maselor atingeau proporții înspăimântătoare.

Partidul Comunist din România, demascând cu putere politica criminală a burgheziei și a uneltor ei, trădătorii social-democrați de dreptă, — a fost singurul partid care a condus și a organizat masele muncitoare în lupta pentru pâine, pace și libertate. Împotriva înrobirii economice a țării de către imperialismul, împotriva transformării României într-un cap de pod al războiului antisovietic.

În Februarie 1933, muncitorii cefești și petrolisti, în frunte cu comunistii, au luptat pentru interesele comune, generale ale celor mai largi pături ale populației țării. Puternică manifestare a spiritului revoluționar și forței clasei muncitoare, aceste lupte au constituit, pentru un timp, un zăgaz puternic în calea fascismului și a pregătirii criminalului război antisovietic.

Eroicele lupte ale muncitorilor cefești și petrolisti au însemnat o cotitură serioasă în viața partidului nostru. Ele au dus la întărirea influenței și legăturilor partidului cu masele, partidul însuși intrându-se prin intrarea în rândurile sale a elementelor celor mai combative, mai revoluționare, mai călute în focul marilor lupte.

În cuvântarea rostită ieri la Consfătuirea pe țară a cefeștilor, tovarășul Gh. Gheorghiu-Dej a arătat că: „Insemnătatea deosebită a luptelor din Februarie 1933 constă în aceea că în ciuda terorii sălbatice îndreptată împotriva partidului, în ciuda provocărilor pe care Siguranța urmărea să-i infiltreze în rândurile partidului, în ciuda josiței acțiuni diversioniste a reformiștilor, cărora burghezia și mosierimea le crea cele mai favorabile condiții de activitate, Partidul Comunist din România a fost acela care a pregătit, organizat și condus luptele muncitorilor cefești și petrolisti”.

Cu atât mai josiță apare încercarea lui Luca de a minimaliza importanța glorioasei lupte din 1933, prezentându-le „o înfrângere” a clasei muncitoare și de a strecura ideea contrarevoluționară că partidul nu a pregătit, organizat și condus luptele proletariului. Această poziție trădătoare reprezintă o calomnie a luptei duse de clasa muncitoare, o profanare a memoriei celor căzuți sub gloanțe, la Grivița.

Clasa muncitoare din țara noastră, eri înrobii și exploatată, a devenit azi clasa conducătoare în stat, stăpână pe soarta sa. În condițiile favorabile create prin eliberarea țării noastre de către glorioasa Armată Sovietică, partidul nostru a condus cu succes lupta pentru zdrobirea claselor dominante, pentru instaurarea regimului de democrație populară. Sub conducerea partidului, poporul nostru cucerite tot mai mari victorii în opera de construire a socialismului.

Cu prilejul aniversării eroicelor lupte din Februarie 1933, care aruncă o lumină puternică asupra uriașelor schimbări ce s'au produs în viața poporului român, gândurile oamenilor muncii se îndreaptă cu nemărginită dragoste și recunoștință spre eliberatoarea și sprijinătoarea noastră, Uniunea Sovietică, spre marele nostru învâțător și prieten, tovarășul Stalin. Această glorioasă aniversare este totodată pentru fiecare om al muncii un prilej de a-și arăta dragostea față de partid, față de Comitetul sau Central, în frunte cu tovarășul Gh. Gheorghiu-Dej, iubitul conducător al partidului și al poporului nostru. Ea constituie în același timp o puternică manifestare a hotărârii poporului nostru de a apăra pacea, de a lupta împotriva imperialismului american și englezii, inspiratorii măcelului la Grivița, aceiași forțe ale inumanității care azi în țările capitaliste trag în muncitori, aruncă în închisori pe comiști, varsă sângele populației pașnice din Coreea, Vietnam, Malaya, etc.

În preajma aniversării luptelor din 1933 a avut loc Consfătuirea pe țară a cefeștilor. În cadrul acestei consfătuiri, cefeștii, adevărații gospodari ai căilor ferate, au analizat în spirit critic și autocritic activitatea lor, au scos la iveală lipsurile și deficiențele care mai există, făcând un mare număr de propuneri practice, menite să ducă la îmbunătățirea muncii în transporturile pe calea ferată și la ridicarea nivelului de trai al oamenilor muncii dela C.F.R.

Ampla cuvântare rostită la Închiderea Consfătuirii de către tovarășul Gh. Gheorghiu-Dej înarmează pe muncitorii, tehnicienii, inginerii și cadrele de conducere C.F.R. cu un program vast, menit să ducă la ridicarea la o treaptă mai înaltă a muncii în transporturi, la îmbunătățirea condițiilor materiale și culturale de trai ale muncitorilor cefești.

Pe baza expunerii tovarășului Gh. Gheorghiu-Dej, Consiliul de Miniștri a dat ca sarcină Comitetului de Stat al Planificării și Ministerului Căilor Ferate să elaboreze până la 15 Martie a.c. un proiect de măsuri privind ridicarea nivelului de trai și cultural al cefeștilor, asigurarea creșterii cadrelor la nivel tehnic mai înalt și a calificării de noi cadre, precum și îmbunătățirea situației materiale rulant, atelierelor și depourilor, căii și telecomunicațiilor, șantierelor de construcții. Această hotărâre reprezintă încă o dovadă a griii pline de dragoste pe care partidul și guvernul o poartă cefeștilor.

Consfătuirea trebuie să constituie un moment de cotitură în întărirea și dezvoltarea căilor ferate din țara noastră. În fața muncitorilor cefești stă sarcina de mare răspundere de a lichida ramănera în urmă a ritmului de creștere a transporturilor pe calea ferată față de ritmul de dezvoltare a economiei naționale, de a ridica în portul pe calea ferată la nivelul cerințelor economiei naționale în plină dezvoltare, pentru îndeplinirea cincinalului în 4 ani.

Muncitorii, tehnicienii, inginerii, cadrele de conducere C.F.R. trebuie să lupte pentru accelerarea transporturilor, pentru înlăturarea întârzierilor și încreșărilor pe parcurs, pentru buna întreținere și folosire maximală a parcului de material rulant. În acest scop, trebuie dată o largă extindere metodelor înaintate de muncă, puternic sprijinită și dezvoltată miscarea cincinistă în rândurile mecanicilor de locomotive, marsrutizarea trenurilor la transporturile de marfă, metoda procesului tehnologic unic, etc. Cefeștii trebuie să lupte cu toată hotărârea pentru siguranța circulației, să asigure deplin securitatea a circulației drept o chestiune de onoare și de mare răspundere față de patrie, față de poporul muncitor.

Sarcina principală a muncitorilor și tehnicienilor din atelierele C.F.R. este de a îmbunătăți în mod continuu ritmul și calitatea reparățiilor. Pentru ca transporturile pe calea ferată să funcționeze cu precizia unui mecanism de ceasornic, este necesar ca în toate unitățile să domnească cea mai strictă disciplină. Cadrele de conducere să fie cele dinlăun cecece privește disciplina, să dea dovadă de exigență neamăndă niciun fel de încălcare sau știrbire a disciplinei. Lupta împotriva burocratismului trebuie dusă în toate sectoarele de activitate, deoarece ea este o parte integrantă a luptei pentru îmbunătățirea și dezvoltarea transporturilor pe calea ferată.

O atenție deosebită să fie dată atât numerelor cât și calitatii pregătirii cadrelor de muncitori și tehnicienii cefești. Este necesar să se asigure raționala repartitie a cadrelor tehnice existente, evitându-se prea desele schimbări, vânturarea cadrelor dela un loc la altul.

Veriga de bază pentru îndeplinirea sarcinilor de mare răspundere pe care planul cincinal le pune în fața cefeștilor este dezvoltarea largă a întrecerii socialiste și a formei ei superioare, miscarea stahanovistă.

Pentru ridicarea transporturilor pe calea ferată la nivelul eveniment, pentru a antrena muncitorii și tehnicienii cefești în lupta pentru obținerea unor rezultate tot mai însemnate, este necesară îmbunătățirea muncii politice în rândul cefeștilor. Direcția Politică C.F.R., secțiile și sectoarele politice, organizațiile de partid trebuie să intensifice munca politică de masă în vederea dezvoltării și îmbunătățirii activității C.F.R. pentru realizarea sarcinilor planului cincinal în patru ani.

Fiecare cefeșt, fiecare om al muncii să sotească o datorie sfântă de a apăra ca lumina ochilor mărețele cuceriri obținute de poporul nostru sub conducerea partidului, de a-și înzeci vigilență revoluționară, pentru a face cu neputință orice încercare a dușmanului de clasă. Trebuie arsa cu fierul roșu atitudinea de gură-cască, boala periculoasă a nepăsării.

Organizațiile de partid, secțiile politice, organele sindicale au datoria să educe pe muncitorii, tehnicienii și inginerii cefești în spiritul patriotismului socialist, al dragostei și atașamentului față de partid, față de poporul muncitor, în spiritul internaționalismului proletar.

La a XX-a aniversare a eroicelor lupte dela Grivița și „Ziua Cefeștilor”, clasa muncitoare, întregul popor muncitor trimite un salut fierbinte cefeștilor — detașament combativ, harnic și de nădejde al clasei noastre muncitoare.

COMITETUL CENTRAL AL PARTIDULUI COMUNIST AL UNIUNII SOVIETICE

CONSILIUL DE MINIȘTRI AL U.R.S.S.

MOSCVA 14 (Agerpres). — TASS transmite: Comitetul Central al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice și Consiliul de Miniștri al U.R.S.S. anunță cu profundă durere că la 13 Februarie 1953 a înecat în viață, după o boală grea și îndelungată, tovarășul Mehilis Lev Zaharovici, activist de seamă al Partidului Comunist și al Statului Sovietic, membru al Comitetului Central al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov”, și alți mecanici din secția de mașini au primit sume între 1.300—1.750 lei.

Motoristul Bolocan Petre, de pe motonava „Transilvania”, marinarul B. Stelian de pe nava „Mangalia” și alții au primit sume între 1.000—1.200 lei, iar comandantul încercați ca, de pildă, comandantul de pe vasul „Bereznia” și alții au primit sume între 2.300—3.000 lei.

Navigatorii noștri sunt hotărâți să răspundă griii partidului și guvernului prin tot succes în muncă.

ASTEL MECANICII PARASCHIV VICTOR, decorat cu Medalia Muncii, de pe vasul „Friederich Engels”, Bârlba Victor, de pe vasul „Plehanov

Expunerea tovarășului Gh. Gheorghiu-Dej

I.

Tovarăși,

Din însăși înscăunarea și în numele Comitetului Central al P.M.R. și al Consiliului de Miniștri al R.P.R. aduc un fierbinte salut de luptă conștătorilor delegaților ceferiștilor din întreaga țară.

Consfătuirea noastră de lucru și-a pus ca scop să examineze neajunsurile muncii noastre, să scoatem la iveală lipsurile și greutățile din toate sectoarele de activitate ale căilor ferate, să găsim împreună mijloacele concrete de înlăturare a acestora, pentru ridicarea C.F.R.-ului la înălțimea sarcinilor crescânde ce le pune în față țara dezvoltată economic și industrialmente; să găsim mijloacele pentru necontenită îmbunătățire a condițiilor de muncă și de trai ale ceferiștilor, detașamentului combativ, harnic și de nădejde al clasei noastre muncitoare.

Insemnătatea acestei consfătuiri rezultă din însăși caracterul ei de lucru. Ordinea ei de zi oglindește problemele principale ce interesează muncă și viața ceferiștilor. Dar cel mai însemnat este faptul că delegații prezenti la această consfătuire au fost aleși în adunări extraordinare pe unități, la care au participat sute și mii de ceferiști. În total, pe întreaga țară, numărul participanților s-a ridicat la cea. 180.000. Aceasta înseamnă că toată masa ceferiștilor a fost pusă în mișcare în preajma acestei consfătuiri. Participarea activă a masei ceferiștilor s'a exprimat și prin mii de propuneri de jos ce le-au făcut în legătură cu problemele muncii din toate sectoarele de activitate ale căilor ferate.

Este caracteristic faptul că masa ceferiștilor a ales în adunările sale ca delegați pentru această consfătuire stahanoviști și fruntași în producție, ceace arată încrederea și încrederea de care se bucură ei în masă.

S'au adunat acei la consfătuirea convocată de Sindicatul C.F.R. și Ministerul Căilor Ferate cei mai vrednici muncitori, funcționari și ingineri ceferiști, aleși de muncitorii, funcționarii și tehnicienii din ateliere, depouri, tractiune, mișcare, rezerve, telecomunicații etc. Au venit aici cei ce gospodăresc marea instituție a C.F.R.-ului, cei cărora stăruie în încredințată bună folosire a mijloacelor de transport pe calea ferată; s'au înălțat și se sfătuiesc asupra măsurilor de luat pentru îmbunătățirea situației și muncii la calea ferată, pentru a mobiliza și mai mult forțele lor în vederea creșterii contribuției lor la realizarea primului nostru plan cincinal în 4 ani.

În acest spirit s'au desfășurat dezbaterile consfătuirii și deaceia ea și-a atins scopul. Tocmai în această constă însemnătatea consfătuirii și ea va trebui să constituie un moment de cotitură în întărirea și dezvoltarea căilor ferate din țara noastră.

Tovarăși,

Ca și în toate celelalte domenii ale economiei naționale, regimul burghezilor și mosierilor, care a ținut țara în războiul tâlhăresc împotriva Uniunii Sovietice, ne-a lăsat o grea moștenire și la căile ferate.

Care era situația căilor ferate în August 1944?

La starea de dezorganizare și ruină a căilor ferate lăsată de regimul burghezomosieresc s'au adăugat distrugerile provocate de hoardele hitleriste și de aviația americană și engleză. Rămășițele armatei hitleriste în retragere, zdrobite de glorioasa Armată Sovietică, au distrus o mare parte din căile ferate ale țării noastre. Principalele noduri de cale ferată și ateliere de reparat material rulant, ca stațiile Grivița și București-Triaj, Atelierele Grivița, nodurile Ploiești, Orasul Stalin și altele, împreună cu cartierele lor muncitorești — multe fără a fi obiective militare — au fost victimele bestialității bombardamentelor aviației americane-englize, începute după ce Armata Sovietică eliberatoare a pășit pe teritoriul țării noastre.

În primele zile ale eliberării țării noastre, în momentele când Armata Sovietică eliberatoare, împreună cu Armata Română — ce întorsese armele împotriva hitleristilor — înaintau spre bărgolii hitleristului, pentru nimicirea definitivă a acestuia, la chemarea partidului, muncitorii și tehnicienii ceferiști, ca un singur om, însușiți de elan patriotic, au răspuns prin muncă fără prag pentru refacerea principalelor noduri și linii de cale ferată, pentru a asigura transportul trupelor și aprovizionarea armatelor pe frontul anti-hitlerist și transportul necesar din interiorul țării.

Mulți ceferiști din personalul de locomotive și tren, mergând până în primele linii ale frontului anti-hitlerist, au dat dovadă de eroism și spirit de sacrificiu, îndeplinind fără șovăială, sub focul gloanțelor, toate misiunile primite și rămânând permanent, zi și noapte, la posturile lor.

Începând dela 5 Noiembrie 1944, când Comitetul Central al Partidului Comunist Român a preluat conducerea Ministerului Comunicațiilor — considerând în acel moment că este un sector de cea mai mare însemnătate atât pentru contribuția noastră la asigurarea victoriei pe frontul anti-hitlerist, cât și pentru începutul refacerii economice a țării — întreaga rețea de căi ferate a devenit un vast șantier de reconstrucție.

Muncitorii, inginerii și tehnicienii ceferiști au văzut în faptul că partidul preluase conducerea căilor ferate, un semn de chemare la muncă încredințată, la luptă, învingând greutățile imense ale primilor ani de după un astfel de război distrugător, neprecupețind eforturile, ei au pornit cu elan la luptă pentru refacerea căilor ferate. În scurt timp s'au obținut succese însemnate în restabilirea circulației și în refacerea instalațiilor și mijloacelor de cale ferată distruse. Până la sfârșitul anului 1946, liniile ferate au fost refăcute în proporție de 83%.

Tovarăși Stalin ne învăță că: „Dezvoltarea economiei naționale a unui stat nu este posibilă fără un transport de cale ferată bine organizat, care să lege și să centralizeze într-un tot economic focarele și centrele industriale cu regiunile și raioanele agricole care dau primelor materii prime și produse alimentare”.¹⁾

greutățile existente la calea ferată și să ridice calea ferată — cea mai importantă ramură de transport a țării — la nivelul

II.

cerințelor dezvoltării rapide a economiei naționale a republicii. (Aplauze îndelungate).

La consfătuirea noastră s'a făcut o amplă analiză a situației căilor ferate în raport cu dezvoltarea economiei naționale a R. P. R.

Ce a reieșit din această analiză? A reieșit că, deși căile ferate au făcut un mare progres în ultimii 8 ani, totuși, ținând seamă de sarcinile transportului feroviar derivate din dezvoltarea rapidă a economiei naționale — mai cu seamă a producției industriale și a construcțiilor — există o rămăne în urmă a ritmului de creștere a transporturilor pe calea ferată față de ritmul de dezvoltare a economiei naționale.

Cum se manifestă această rămăne în urmă?

Să examinăm împreună câteva din aspectele dezvoltării rapide a economiei naționale a republicii. (Aplauze îndelungate).

logiei înaintate sovietice și prin extinderea lucrului în două schimburi; prin întărirea și lărgirea bazei tehnico-materiale proprii — în primul rând în ceea ce privește piesele de schimb și sculele — prin reinnoirea treptată a utilajului vechi și uzat, prin completarea acestuia cu tipurile de mașini care lipsesc și prin asigurarea reparaturilor capitale a utilajului în volumul și de calitate necesară; prin dezvoltarea atelierelor actuale cu înlăturarea locurilor înguste existente.

Pentru realizarea acestui obiectiv este necesar:

a) Să se grăbească definitivarea studiului profilării și specializării atelierelor precum și a reconstrucției acestora, pentru



transformarea lor treptată în adevărate uzine de timp același din marea industrie.

b) Amenajarea unor din ateliere actuale pe calea ferată pe piese de schimb (1 sau 2) și grăbirea terminării celei în construcție, dela Galați.

c) Proiectarea și construirea în viitorul apropiat a unor ateliere pentru reparațiile capitale ale utilajului, în Moldova.

d) Mărirea într-un ritm și mai mare a producției de masini-melte în industrie necesare dotării atelierelor căilor ferate.

Cu toată starea nesatisfăcătoare a călărilor tehnice și a utilajului din depouri și remizele vechi, acestea dispun încă de rezerve interne serioase, a căror mobilizare și folosire asigură ridicarea activității depourilor la nivelul cerut de dezvoltarea traficului pe calea ferată în viitorul apropiat.

În acest scop este însă necesar ca în primul cincinal să se realizeze treptat reinnoirea și completarea de primă urgență a mașinilor-melte, a mecanismelor de ridicare a locomotivelor, a instalațiilor de pregătire a locomotivelor pentru drum și a instalațiilor de alimentare cu apă pe parcurs.

Pentru o și mai mare dezvoltare a depourilor și remizelor actuale, prin reconstrucția unor din ele, precum și prin construirea câtorva depouri noi, este necesară elaborarea mai grabnică a unui plan de perspectivă până în 1950.

Pentru a face față volumului de transporturi cerut de nevoile în creștere ale economiei naționale, o atenție deosebită trebuie să se dea problemelor legate de starea căii, a telecomunicațiilor, a instalațiilor de semnalizare a stațiilor tehnice din punctele cheie ale rețelei, a mijloacelor de mecanizare a încărcării și descărcării vagoanelor, precum și problemelor referitoare la îmbunătățirea continuă a foloșirii mijloacelor de transport, prin aplicarea celor mai moderne metode de organizare a transportului mărfurilor.

Prin asigurarea rețeațiilor și reparațiilor capitale ale liniilor, prin reinnoirea și completarea de primă urgență ale acestor instalații din stații, traje și de pe linii — care condiționează siguranța și rapiditatea transporturilor — printr-o mai bună planificare operativă a acestora și prin ridicarea vârfurilor sezoniere, printr-o mai rapidă extindere a marșrutării trenurilor, organizarea transporturilor va putea fi ridicată la un nivel mai înalt, ceea ce va fi în interesul țării și al economiei naționale.

Pentru aceasta este necesar să se înlăturească un întreg sistem de măsurii:

— Să se desființeze treptat locurile înguste, care astăzi reduc capacitatea căii, din cauza distanțelor mari dintre stații și a rezistențelor mari de tracțiune pe unele secții de circulație, din cauza numărului insuficient de linii sau a liniilor prea scurte din anumite stații, precum și din cauza nesistemizării intrărilor și ieșirilor din unele stații și a capacității reduse a unor traje.

— Să se construiască în ritm grabnic poduri definitive, în locul celor provizorii sau slăbite din diferite cauze.

— Să se întărească prin măsuri concrete lupta contra inundațiilor, mișcărilor de teren, înzăpezirilor și a altor cauze care provoacă puncte slabe în rețea.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se extindă instalațiile de asigurare de tipuri perfecționate (electromecanice și electrodinamice), să se înlocuiască cele de tip vechi, care nu mai corespund vitezei de circulație de astăzi, să se îmbunătățească și să se modernizeze telecomunicațiile și să se lărgască rețeaua intrinsecă a căilor ferate, pentru asigurarea rapidității de intervenții în cazuri de întreruperi în funcționare.

— Să se mărească frontul de încărcare și descărcare a vagoanelor din stații și din întreprinderile industriale și să se accelereze ritmul mecanizării acestor munci.

Pentru a îmbunătăți activitatea transporturilor feroviare este necesar ca toate măsurile să ia măsuri pentru lichidarea imediată a lipsei de disciplină în planificarea operativă a transporturilor, (anularea unor transporturi prevăzute în plan și solicitarea altora — neprevăzute la timp — schimbarea destinației transporturilor în curs, încredințarea de mărfuri de același fel, încărcarea și descărcarea cu întârziere a vagoanelor, precum și expedierea în salțuri a mărfurilor prin concentrarea lor în anumite perioade ale anului sau în ultima decadă a lunilor).

În același timp, extinderea în ritm rapid a transporturilor marșrutizate și creșterea condițiilor necesare pentru aceasta trebuie să fie una din sarcinile principale ale căilor ferate, precum și a tuturor măsurilor expeditoare de mărfuri în masă.

Una din problemele importante în munca dela calea noastră ferată este siguranța circulației și lichidarea lipsurilor în acest domeniu.

Problema siguranței circulației în transporturi trebuie considerată de toți ceferiștii din serviciile executoare și din organele de conducere și control ca o condiție de bază în îndeplinirea planului de stat, ca o chestiune de onoare și de mare răspundere față de patrie. (Aplauze puternice).

Pentru îmbunătățirea siguranței circulației este absolut necesar să se îndeplinească următoarele sarcini:

— Să se întărească disciplina în muncă a tuturor ceferiștilor; să se lichideze de urgență spiritul de îngăduință, de gură cască, de împiculatorism și de familiarism la unele organe de conducere și de control și să crească exigența față de toți factorii dela circulație; să se asigure aplicarea deplină a principiului conducerii unice și a stabilității cadrelor care își îndeplinesc conștiințos îndatoririle.

— Să se alăbească mai mare grija față de personal și să se creze condiții de muncă și de trai tot mai bune.

— Să se lichideze cât mai repede rămănearea în urmă în ceea ce privește formarea noilor cadre la personalul de mișcare și de locomotivă, asigurându-se întocmai ritmul de lucru și timpul de odihnă prevăzut de lege.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

— Să se mărească numărul șalooanelor însărcinate cu lucrul la linii, iar acestea să fie înzestrate cu mijloace mecanizate, pentru asigurarea rapidității în executarea lucrărilor.

III.

Datorită acestei situații, C.F.R.-ul are astăzi mai puțin cu 7500 de muncitori din categoria profesioniștilor de bază și mai puțin cu 780 ingineri și tehnicieni decât este strict necesar.

b) O altă defecțiune o constituie faptul că multe din cadrele ce termină diferite școli de calificare au un nivel tehnic-profesional scăzut, atât datorită nesatisfăcătoare selecționării a elevilor, cât și nivelului nesatisfăcător al învățământului din aceste școli.

c) Cadrele tehnice existente nu sunt reparatezate rațional spre locurile cele mai importante ale producției. Astfel, la Direcția Regională Timișoara, în conducerea regională sunt 44 de ingineri, iar în toate unitățile de bază de pe întregul teritoriu sunt în total 46 de ingineri.

Mulți absolvenți ai școlilor medii tehnice, în loc să fie lăsați să-și facă studiile pentru a deveni tehnicieni de exploatare, sunt înțuși ca funcționari în birou.

d) În conducerea fostului Minister al Transporturilor și la unele direcții regionale C.F.R. se introducea o metodă de vânturare a cadrelor dintr-un loc într-altul, de adreptul pericolos.

În locul unei munci răbdătoare cu fiecare om pus într-o funcțiune nouă, spre a-l ajuta să câștige experiență și să fie în stare să facă față sarcinilor, s'a introdus metoda mutării lor continue dintr-o funcțiune într-alta.

Astfel, în minister, într-un an și jumătate au fost schimbăți 4 directori generali și alți 12 oameni cu munci de răspundere la Direcția generală a transporturilor.

În același interval de timp, numai la stația și S.E.F. Fetești au fost înlocuiți 4 șefi de serviciu și 4 șefi de stație. Situații de acest fel sunt și la multe alte stații din țară.

În 6 luni ale anului 1952, dintre cadrele ce intră în competența direcției de cadre a Ministerului Căilor Ferate au fost mutate 4300 de cadre.

e) Unele elemente obscurantiste din Ministerul Transporturilor au înlăturat din posturi importante o serie de elemente capabile, bine pregătite din punct de vedere profesional, înlocuindu-le cu elemente incapabile dar mai comode pentru acești așazisi „conducători”.

— Aceasta explică și o serie de perturbări ce au loc în domeniul transporturilor pe căile ferate.

Cum se explică aceste grave lipsuri în problema selecționării, creșterii și reparării cadrelor la căile ferate?

În primul rând, prin metoda burocratizării practice în Ministerul Transporturilor în acest domeniu, ca și în alte domenii.

Planuri de școlarizare făcute fără e se ține seamă de cerințele situației concrete de pe teren și de perspectiva dezvoltării transporturilor pe calea ferată; atitudine burocratică în lipsita de grijă față de creșterea continuă a cadrelor și față de condițiile lor de trai și de muncă; repartizarea și promovarea cadrelor nu pe baza cunoa-

șării și promovarea cadrelor nu pe baza cunoa-

șării și promovarea cadrelor nu pe baza cunoa-

șării și promovarea cadrelor nu pe baza cunoa-

șării și promovarea cadrelor nu pe baza cunoa-

(Continuare în pag. 3-a)

1) V. Stalin — Convorbire cu lucrătorii de cale ferată, Kremlin 1935.

La Constătuirea pe țară a ceferiștilor

(Urmare din pag. 2-a)

șterilor lor, ei din blou, prin hotărâri administrative; lipsa de control în îndeplinirea planurilor de școlarizare a cadrelor de către direcțiile regionale și în ce privește conținutul învățământului din școli; slaba activitate în selecționarea și atragerea de noi oameni la muncă spre calea ferată — lată principalele trăsături care au caracterizat vechea politică de cadru, lucru care va trebui evitat pe viitor atât la Ministerul C.F.R., cât și la alte ministere și instituții.

Direcția politică a Ministerului Transporturilor, care are a o sarcină din cele mai importante urmărirea politicii de cadru, s'a dovedit cu totul absență în această chestiune.

Pomind dola critica situației de până acum, Ministerul Căilor Ferate trebuie să luăm în privința selecționării și educării noulor cadre, următoarele măsuri:

- a) să revizuiască întregul sistem de învățământ și de calificare a cadrelor dela C.F.R. atât în ce privește profilul său, cât și în ce privește numărul de elevi, programele analitice, nivelul de pregătire al cadrelor didactice. S'a reorganizare sistemele de învățământ din toate aceste puncte de vedere, ținând seamă de nevoile actuale de cadre și de sarcinile viitoare ale C.F.R.-ului.
- b) Să asigure în mod deosebit ca tot cel în funcțiune sau cei care vor fi angajați în serviciile de exploatare să stăpânească temeinic toate cunoștințele necesare corespunzătoare funcțiunii respective.
- c) Organele Ministerului Căilor Ferate, secțiile politice, organizațiile de partid, sindicale, de U.T.M. să organizeze temeinic în rândurile ceferiștilor lupta pentru însușirea necentențial a tehnicii înaltă pentru însușirea necentențial a tehnicii înaltă, spre a îndeplini cât mai bine sarcinile de a asigura bunul mers și securitatea transporturilor pe căile ferate. Trebuie luate măsuri pentru înlăturarea conducerii tehnice în toate verigile căilor ferate, ridicarea pregătirii tehnice a cadrelor conducătoare, care să organizeze o muncă susținută de recrutare a celor mai bune elemente din rândurile tineretului și ale femeilor, pentru a le atrage în sistemul de învățământ de toate gradele al Ministerului Căilor Ferate, acordându-le o serie de avantaje. Organizațiile de partid, de U.T.M., sindicatele să acorde cel mai larg sprijin în această direcție.
- d) Să se interzică cu desăvârșire scoaterea din producție, indiferent pentru ce muncă, îndeosebi a elementelor de bază din serviciile de exploatare — inginerii de muncă și tracțiune, mecanicii, fochiștii, lăcătușii de revizie, șefii de stații, impiegaii de muncă etc.

Elementele de bază scoase din producție pentru diferite altele domenii de activitate

tate să fie readuse la C.F.R. (VII aplauze).

e) Să fie înlăturate elementele obscurantiste, incapabile, din posturi de conducere și să fie înlocuite cu elemente cu experiență și capabile, oameni energici și expozitari, cu simț de răspundere. Să fie înlăturate din funcțiunile lor acei ce practică o politică de distrugere a cadrelor.

d) Unul din ministrii adjuncți să răspundă personal de întreaga problemă a cadrelor C.F.R. pe țară, iar în regiuni să răspundă personal de această problemă directorul regional C.F.R. (Aplauze).

Ministerul Căilor Ferate, studiind temeinic toate problemele ridicate la această constătuire, toate propunerile făcute de delegați, să ia măsurile operative, să nu târâgăneze și să înlătore treptat dar consecvent, rămânerea în urmă în această direcție.

Insemnătatea deosebită a acestei constătuiri a ceferiștilor constă în faptul că delegații s'au manifestat într'adevăr ca gospodari ai C.F.R., ca oameni cari sunt conștienți de marea răspundere pe care stătuie la încredințat-o.

Cele 1020 propuneri făcute în secțiile constătuirilor de către 440 delegați se caracterizează printr'un spirit constructiv, practic, concret.

Astfel sunt deosebit de valoroase propunerile tovarășilor:

— Grosu Ion, maestru de cale, stația București-Nord, care a propus mica mecanizare a lucrărilor de întreținere a căii; — Fekete Dionisie, care în stația Timiș Triaș care a propus iluminarea electrică a semnalelor și a acelor;

— Iacob Dumitru, șef de gară, care a propus extinderea muncii în acord la personalul de muncă;

— Wagner Mihail, mecanic stahanovist Tg. Mureș, care a propus revizuirea timpilor de mers necorespunzător și cântărirea locomotivelor ușite din reparație pentru echilibrarea sarcinii pe osie; — Hogoraș, mecanic de locomotivă la depoul Constanța, care a propus iluminarea electrică a locomotivelor;

— Gurea Simion I.C.T. Constanța care a propus aprovizionarea și înzestrarea întreprinderilor cu materialele și utajele necesare pentru a se putea da în exploatare Canalul Dunăre-Marea Neagră în termenul fixat; și a multor alți tovarăși delegați, care prin observațiile și propunerile lor au adus o contribuție însemnată acestei constătuiri.

Propunerile și observațiile voastre formează un material bogat, prețios, care nu numai că arată aspecte puțin cunoscute de organele de conducere ale Ministerului, ci indică și soluțiile practice, pentru remedierea lipsurilor. Ministerul C.F.R. va trebui să studieze cu atenție pentru a lua măsuri operative de îndreptare a neajunsurilor.

IV.

O problemă de cea mai mare însemnată este problema salarizării personalului dela calea ferată, felul cum este plătită munca efectuată de muncitorii, tehnicienii, funcționarii dela calea ferată. Sistemul tarifelor actual, adoptat în 1949 nu a corespuns pe deplin căilor ferate intrucât lipsea o scară ierarhică unitară, care să diferențieze just funcțiunile după complexitate, răspundere în muncă, pentru că a dus la o nivelare a salariilor ceferiștilor, la o retribuție nestimulativă a celor mai importante funcțiuni și a contribuții astfel la creșterea fluctuației.

În ultimii trei ani s'au luat o serie de hotărâri care au îmbunătățit situația ceferiștilor. Astfel, ca urmare a Hotărârii C.C. al P.M.R. și a Consiliului de Miniștri din Februarie 1950, a fost rectificată încadrarea unor funcțiuni importante ca: mecanic de locomotivă, șef de tren, șef de manevră, impiegat de muncă, telegrafist, fochișt, etc. A fost introdusă plata în acord pentru unele profesii după expozitare ca: personalul de tren, de locomotivă, de manevră etc. Aceste măsuri au dus la o îmbunătățire simțitoare a rezultatelor obținute în muncă și la creșterea câștigurilor acestui personal. A fost introdus în 1950 sistemul premial, care a fost apoi îmbunătățit în anul 1952 și care a adus o contribuție pozitivă la mobilizarea ceferiștilor în vederea îndeplinirii și depășirii planului.

După reforma bănească și reducerea de prețuri din 1952, creșterea puterii de cumpărare a leului a însemnat o creștere a salariului real al muncitorilor și funcționarilor.

Examinând problemele legate de actuala salarizare a personalului căilor ferate, constătuirea a constat o seamă de deficiențe, atât în ce privește sistemul însuși cât și aplicarea lui, și anume:

- Actualul sistem nu permite o diferențiere justă a diferitelor funcțiuni potrivit cu calificarea, cu condițiile de muncă și cu gradul de răspundere. Astfel, unele funcțiuni de bază din exploatare, și în special dela muncă, ca: acarii, frânerii, manevranții, nu au fost încadrate în raport cu importanța funcțiunii lor și cu condițiile de muncă.
- În profesii care cer o mare calificare și răspundere, ceferiștii primeau salarii mai mici decât cele ale categoriilor din care provin aceste funcțiuni, cum este cazul instructorilor de depou și șefilor de tură.
- Funcțiunile de șefi de stație, șefi de depou, revizori de telegraf, revizori de bloc, etc. au fost înlocuite cu denumiri care nu exprimă nimic, ca: referent tehnic, referent tehnic special, conducător de întreținere etc. În acest mod s'a creat confuzie în încadrarea personalului și în delimitarea sarcinilor, a fost slăbită disciplina și răspunderea personală în muncă, cu greu se pot cunoaște nevoile reale de cadre și se pot împlini dificultățile la aplicarea justă a sistemului de premii.

Un puternic element de nivelare în sistemul actual de salarizare îl constituie lipsa diferențierii salariilor după greutatea și importanța locului de muncă, în special pentru profesunile de bază. Din această cauză, impiegaii de muncă, operatorii etc. primesc același salariu, fără a se ține seamă în suficiență măsură de importanța stației sau a locului de muncă în care lucrează.

A aceste lipsuri ale sistemului de salarizare s'a mai adăugat și modul defectuos în care a fost aplicat și modul instabil în care a fost aplicat. Salariile stabilite pentru tehnicieni și ingineri sunt cu atât mai mari cu cât aceștia sunt mai aproape de administrație și cu cât sunt mai departe de depou, de atelier, de stație și în general de activitatea pe linie.

Tratarea birocratică a problemelor de salarizare a dus la săvârșirea unor greșeli cu prilejul reorganizării, prin retrogradarea unor ceferiști care de fapt fuseseră menținuți în aceleași funcțiuni și în aceleași locuri de muncă.

Se manifestă o tendință de nivelare a salariilor muncitorilor dela ateliere și șantiere de construcții, ajungându-se la situații când nu se ține seamă de cel care lucrează în acord sau în regie, de muncitorii care lucrează în condiții normale și de cei care lucrează în condiții vătămătoare sănată.

b) Munca în acord, care a fost extinsă treptat, având drept urmare o importantă creștere a productivității muncii, trebuie extinsă în continuare.

Normele folosite la unitățile căilor ferate au fost treptat îmbunătățite, dându-li-se un caracter mai mobilizator pentru creșterea productivității muncii, ceace contribuie la îmbunătățirea organizării procesului de muncă.

Totuși, în domeniul muncii în acord există o serie de lipsuri atât în ce privește calitatea normelor cât și aplicarea sistemului în acord (la ateliere și depouri, etc.).

Pe șantierul de construcții se practică în mare măsură norme locale, a căror realizare depășește cu mult nivelul normelor republicane, ducând la cheltuirea nejustă a fondului de salarii și la sporirea prețului de cost.

3) Sistemul de premii, care reprezintă principala formă de stimulare socialistă pentru personalul care nu lucrează în acord, prezintă o importanță deosebită pentru exploatarea căilor ferate, unde multe funcțiuni de bază, hotărâte pentru buna desfășurare a transporturilor, nu pot fi trecute la muncă în acord din cauza caracterului muncii.

Prin noile regulamente, începând din luna Iulie 1952, premierea personalului de bază este condiționată și de realizarea unor indici direct legați de muncă sau, iar nu numai de realizarea planului de producție, a fondului de salarii și a prețului de cost planificat pe întregul unitate.

Cu ocazia aplicării regulamentelor de premii au fost constatate și unele lipsuri destul de serioase, care trebuie să fie remediate de îndată. Într'o serie de cazuri nu au fost prevăzuți indicii de premii care mai caracteristic pentru lucrurile de muncă respective. Astfel, premierea personalului dela muncă și comercial nu a fost legată suficient de scurțarea timpului de staționare a vagoanelor și de planul de încărcări; premierea personalului din conducerea depourilor de locomotive — de estrea locomotivelor la timp și de reducerea timpului de imobilizare a locomotivelor în reparație.

Slaba dezbateri și lămurire a regulamentelor de premii a făcut ca multe unități să continue să mergea pe drumul vechi, căutând să premezie în mod nivelator și cu sume mici pe cât mai mulți muncitori și funcționari și transformând astfel premiile, dintr'un stimulent în muncă, într'un adaus mecanic la salariul tarifar.

4) Dezvoltarea rapidă a economiei noastre naționale a pus în fața căilor ferate sarcini de transport mult sporite, dar deoarece ritmul de pregătire a cadrelor necesare a rămas în urma nevoilor determinate de creșterea volumului de transport, s'a ajuns la necesitatea timpului normal de lucru la unele funcțiuni.

Consiliul de Miniștri, în grija de a asigura ceferiștilor condiții normale de lucru și odihnă, a dat în anul 1951 o Hotărâre care obligă Ministerul Transporturilor să asigure ziua săptămânală de odihnă pentru cel ce lucrează în tură și turnus și să lichideze lucrul în ore suplimentare, astfel ca prin calificarea personalului necesar până la sfârșitul anului 1953 să fie asigurat și introdus în întregime regimul normal de lucru. Din cauză că în anul 1952 nu s'au luat în această privință măsuri suficiente pentru îndeplinirea sarcinii trasate prin Hotărâre vor trebui luate măsuri ca în cursul anului 1953 să se treacă la regimul normal de lucru.

La C.F.R. nu se acordă încă suficiență

griji ridicării în funcțiuni a femeilor care s'au dovedit aple să îndeplinească și cele mai complicate și de răspundere munci. În această privință trebuie să facem o cotitură.

Pentru înlăturarea lipsurilor arătate mai sus trebuie lichidată nivelularea și stabilirea sistemului de salarizare care să țină seama de rolul căilor ferate în cadrul dezvoltării economiei noastre, să stimuleze munca ireproșabilă și de înaltă calitate.

În acest scop considerăm că este necesar să se ia următoarele măsuri:

1) Pentru personalul din exploatarea căilor ferate să se introducă salarizarea pe funcțiuni, ținând seama de locul de muncă și de calificare.

În acest scop trebuie să se alcătuiască o nomenclatură care să cuprindă toate funcțiunile caracteristice căilor ferate și să se categorizească toate unitățile C.F.R., salariile urmând a fi stabilite în raport cu funcțiunea îndeplinită și cu categoria unității.

2) Introducerea sporului lunar de salarizare pentru vechime la C.F.R. în aceeași ramură, la personalul care îndeplinește funcțiuni de bază legate de siguranța circulației. (Aplauze). Plata sporului de vechime va putea fi susținută de către ministru sau de către directorul regional în caz de accidente, de abateri dela disciplina în muncă, de calitatea nesatisfăcătoare a muncii etc.

3) Acordarea de recompense anuale pentru activitate ireproșabilă personalului legat direct de siguranța circulației, ca: mecanicii de locomotivă și automotoare, frânerii, șefii de tren, impiegaii de muncă, șefii de stație în tură, lăcătușii de revizie, revizori de cale etc. (Aplauze).

4) Introducerea unui premiu lunar pentru acari și revizori de ace, pentru muncă ireproșabilă.

5) Introducerea sporului de clasă pentru unele funcțiuni în raport cu calificarea (mecanicii de locomotivă, mecanicii de automotoare etc.). În felul acesta se va diferenția hunoarea salarizării mecanicilor de înaltă calificare utilizăți la conducerea trenurilor rapide de salarizarea mecanicilor utilizăți la manevră.

6) Rectificarea tarifelor pentru muncitorii care lucrează în condiții grele — cum sunt cazarii dela reparațiile de locomotive — pentru muncitorii care lucrează în condiții vătămătoare, precum și pentru muncitorii care lucrează în acord.

7) Îmbunătățirea actualelor norme de muncă la personalul de tren și locomotivă (mecanicii de locomotivă, mecanicii de automotoare etc.). În felul acesta se va diferenția hunoarea salarizării mecanicilor de înaltă calificare utilizăți la conducerea trenurilor rapide de salarizarea mecanicilor utilizăți la manevră.

8) Stabilirea celor mai potrivite echipe de lucru pentru manevrele din stații și elaborarea normelor corespunzătoare pentru aceste echipe.

9) Reexaminarea actualului indicator tarifar de calificare pentru muncitorii dela întreținerea căii, pentru a se pune de acord încadrarea lucrărilor cu calificarea cerută muncitorilor pentru executarea acestor lucrări. (Aplauze).

10) Îmbunătățirea actualelor regulamente de premii, prin introducerea unor indici de premiere mai strâns legați de munca personalului din toate ramurile de exploatare.

În legătură cu aceste schimbări în sistemul de salarizare a ceferiștilor este necesar să se ia măsuri pentru simplificarea și sistematizarea evidențelor și a metodei de calcul.

V.

Tovarăși și tovarăse,

Pentru a ridica transportul de cale ferată la nivelul cerut de continua dezvoltare a economiei naționale, pentru a lichida lipsurile și deficiențele existente și pentru a mobiliza pe muncitorii, inginerii, tehnicienii și funcționarii ceferiști în vederea obținerii unor noi realizări în producție, este necesară îmbunătățirea muncii politice în rândurile muncitorilor, inginerilor, tehnicienilor și funcționarilor ceferiști. Disponem pentru aceasta de forțe suficiente. Avem organizațiile de partid dela căile ferate, capabile să îndeplinească misiunea lor de purtătoare de cuvânt ale partidului, de organizatoare și mobilizatoare ale maselor. Avem secțiile politice create de partid la calea ferată, organizațiile sindicale, organizațiile U.T.M. Cu condiția să existe o bună organizare a muncii, o clară înțelegere de către fiecare a sarcinilor sale, o largă desfășurare a muncii politice în rândurile maselor de ceferiști, organele noastre de partid și organizațiile de masă pot asigura succesul deplin al luptei pentru ridicarea muncii transporturilor de cale ferată la un nivel superior.

În anul 1952 ceferiștii, sub conducerea organizațiilor de partid, au obținut bune rezultate în producție. Planul de transporturi și planul industrial al căilor ferate pe anul 1952 a fost depășit. Peste 350 de unități din calea ferată au realizat planul anual în 11 luni, iar mil de muncitori și echipe în mai puțin de 11 luni. Așa de exemplu, Grivița Rosie s'au arătat demne de trecutul lor revoluționar, dând la sfârșitul anului producție în contul zilei de 26 Februarie 1953.

Toate acestea se datorează în mare măsură muncii politice organizatorice a organizațiilor de partid și a organizațiilor de masă conduse de partid — sindicatele și U.T.M.-ul. Dar, cu toate rezultatele pozitive obținute nu putem considera satisfăcător nivelul muncii politice a organizațiilor de partid dela C.F.R. O serie de organizații de bază nu se preocupă de problemele producției ca de o sarcină centrală, considerându-le drept o sarcină exclusivă a administrației și a sindicatelor. Sunt încă membri de partid care nu constituie un exemplu pentru alți muncitori în ce privește disciplina în muncă. Slabă este agitația politică, lămurirea oamenilor muncii asupra hotărârilor partidului și guvernului, asupra evenimentelor interne și externe, îndreptarea opiniei muncitorești împotriva chiblăngurilor și a altor dezorganizatori al producției, educarea muncitorilor în spiritul vigilenței revoluționare și al urii față de dușmanii.

Sarcina de cinste a organizațiilor de partid este de a lichida aceste lipsuri cu combativitate și energie comunistă.

Trebuie deosebit înlăturarea deficiențelor de ordin organizatoric în munca organizațiilor de partid dela C.F.R. Ele trebuie să-și adapteze munca la condițiile specifice ale transportului de cale ferată, unde se munceste pe tură, cu ore diferite de început și de lăsare a lucrului, cu un număr mare de oameni care luocesc în sat. Este necesar ca, oriunde o cere situația, să se înființeze organizații de atelier sau grupe de partid pe tură, să se găsească soluții practice pentru a face posibilă participarea tuturor membrilor de partid la adunările

todelor de calcul a drepturilor bănești, dându-se totodată muncitorilor posibilitatea de a-și cunoaște și de a-și calcula drepturile ce li se cuvin.

Deosebit, este necesară încadrarea compartimentelor de organizare a muncii, de norme și salarizare cu personal corespunzător, asigurându-i totodată continuitatea în muncă.

Aplicarea justă a tuturor măsurilor arătate mai sus va duce la o simțitoare ridicare a nivelului de trai al muncitorilor din serviciile de exploatare ale căilor ferate.

Pe lângă sistemul tarifar și de premii, ceferiștii beneficiază de mari avantaje sub forma caselor de odihnă, sanatoriilor, spitalelor C.F.R., case de cultură, case tehnice, cluburi, bibliotecă. Sunt numeroase și importante realizări în această privință. Astfel, în anul 1952 peste 14.000 de muncitori și funcționari dela C.F.R. și peste 3000 de copii au fost trimiși în stațiile balneo-climatice, alți 14.000 și-au petrecut concediul în casele de odihnă, în cele mai frumoase locuri din țară, iar 5500 de copii și pionieri au fost trimiși în colonii.

Pentru prevenirea îmbolnăvirilor s'a cheltuit în 1952 de 5 ori mai mult decât în 1951.

Căile ferate au ostăzi 15 sanatoriile proprii și 5 colonii pentru copii.

Rețeaua medico-sanitară care deserveste pe ceferiști și familiile lor a fost mult dezvoltată. Astfel, în ultimii ani numărul spitalelor a crescut aproape de 3 ori, iar cel al policlinicilor de aproape 5 ori. Deosebită a crescut numărul circumscripțiilor medicale și s'au evolat numeroase posturi de prim ajutor și puncte sanitare.

Pentru a se asigura o mai bună deservire a ceferiștilor și a hranei caldă, funcționează peste 100 de cantine, care servesc zilnic 50.000 de mese. Calitatea meselor s'a îmbunătățit acolo unde s'a simțit spiritul gospodăresc și unde s'au înființat gospodării anexe.

Deosebit, pentru echipamentul de protecție al ceferiștilor, s'au cheltuit sume care au sporit an de an. O deosebită atenție s'a dat protecției muncii la C.F.R., pe care guvernul nostru o consideră o importantă problemă de stat, înființându-se sute de lucrări pentru ventilația halelor, pentru încălzirea locurilor de muncă, pentru iluminat, etc. Aceste măsuri vor trebui pe viitor asigurate pe scară tot mai largă, an de an și luna de luna, îmbunătățindu-se astfel continua situația ceferiștilor.

Problema locuințelor este una din cele mai arzătoare probleme ale căilor ferate. Din personalul Regional București, spre pildă, 12.900 locuiesc la distanțe de până la 110 km, iar 1.165 la peste 110 km, de locul de muncă. Faptul acesta arată proporțiile acestei probleme și indică influența pe care o exercită asupra disciplinei și productivității muncii, asupra îstovirii oamenilor, care sunt mereu pe drumuri, și — până la urmă — asupra siguranței transportului feroviar. La numeroase centre noi de cale ferată, create în legătură cu dezvoltarea economiei noastre, o mare parte din personalul deplasat este cazat în condiții cu totul nesatisfăcătoare.

Conștienți în ultimii 3 ani a circa 80% de apartenența din fondul stațiilor din fondul directorial și din fonduri ale Asigurațiilor Sociale reprezentată o realizare mică față de nevol. Este deci necesar să se alcătuiască un program special de construcții de locuințe C.F.R.

de partid, să se repartizeze în mod just membrilor de partid în locurile de muncă, pentru ca organizația de partid să poată cuprinde mai bine în activitatea ei masa ceferiștilor.

În centrul preocupărilor organizațiilor de partid trebuie să stea întărirea lor politică și organizatorică, întărirea legăturilor lor cu masa, creșterea organelor lor de partid prin atragerea în partid a celor mai avansați muncitori și tehnicieni. Aceasta din urmă sarcină nu preocupă încă în măsura cuvenită organizațiile de partid dela C.F.R. ceace explică numărul extrem de redus de candidați de partid. Primul muncă individuală perseverență, răbdătoare, cel mai bun și cel mai cinstit dintre muncitorii și tehnicienii, care și-au arătat prin fapte dezvoltamentul față de partid și față de cauza construcției socialismului, trebuie adus la un astfel de nivel de conștiință încât să devină demni de a fi primiți în partid.

Organizațiile de partid, învățând din istoricele documente ale Congresului al XIX-lea al P.C.U.S. și din documentele partidului nostru, trebuie să se preocupe de întărirea și de dezvoltarea democrației interne de partid, de încurajarea și stimularea criticii și autocriticii. Trebuie recunoscut că metoda criticii și autocriticii încă nu este în mare cinste nici la organele de partid și nici la organele C.F.R. și nici la cele administrative.

În adunările organizațiilor de bază dela C.F.R., cuvinte de critică de jos nu se aud decât rar. Văzând că organele de partid nu încurajează critica și nu luă în seamă cele semnulate de membrii de partid, aceștia renunță adeseori de a sesiza organele locale, preferând să se adreseze organelor de partid superioare. Cât despre ministri și unitățile sale, aci era înrădăcinat un spirit de pliocerit, de servilism, de înăbușire a criticii. Oamenii vorbesc între ei ca „cine vrea să critice trebuie să aibă un curaj extraordinar". Se pare că această părere nu este lipsită de o cauză serioasă, deoarece în repetate rânduri s'a întâmpinat că care au căutat să critice prin voie grai, în presa centrală și locală sau în gazetele de perete, s'au trezit mituiți în alt loc, retrogradați sau daf afară din serviciu.

O asemenea situație trebuie considerată ca absolut intolerabilă. Organizațiile de partid sunt datează să stimuleze critica de jos, să ia apărarea celor ce sunt eminați cu represalii pentru că au criticat, să combată și să ceară măsuri de sancționare a acelor ce îndrăznesc să înăbușe critica din partea oamenilor muncii.

Sunt printre cadrele de partid, studienții și administrative dela C.F.R. unii oameni care stau pe poziția că numai celor „de răspundere" le este îngăduită critica, oamenii de rând trebuind să se mulțumească doar cu autocritica. Ei comit o gravă greșală. Cu toții trebuie să ținem minte cuvintele tovarășului Stalin că „există la calea ferată lucrători în posturi mari și lucrători care stau în posturi mici. Dar nu există în transport oameni inutili sau neînsemnați. Începând cu cel mai mar conducător și terminând cu lucrătorii mici, inclusiv acarii, inclusiv cel care unge roțile vagoanelor, inclusiv femeia de serviciu, toți deopotrivă sunt mari, toți sunt însemnați, intrucât transportul reprezintă o bandă rulantă, unde este importantă munca fiecărui lu-

crător, fiecărui surub". (Aplauze puternice și îndelungate).

Cultivând la fiecare om al muncii dela C.F.R. conștiința însemnată a aportului său la cauza comună și un înalt simț de răspundere, cadrele de răspundere, de partid și administrative trebuie să acorde cea mai mare atenție persoanelor, propunerilor și îndecșilor criticilor venite dela fiecare muncitor sau tehnician cinstit, ori că de modest ar fi postul pe care-l ocupă.

Una din cele mai de seamă sarcini ale organizațiilor de partid este asigurarea conducerii politice a organizațiilor de masă — în primul rând a celor sindicale și de U.T.M.

Organizațiile sindicale desfășoară la C.F.R. o muncă de masă permanentă, cu bune rezultate, în organizarea întrecerilor socialiste, a mișcărilor cincisuturilor, în munca educativ-culturală prin înființarea de cluburi, bibliotecă, precum și în organizarea odihnei maselor ceferiștilor. Există însă în activitatea sindicalelor dela C.F.R. deficiențe serioase care le îngustează munca și-i slăbesc eficacitatea. Grupele sindicale, în multe locuri, duo o muncă anemică, din care cauză mulți muncitori nu sunt cuprinși decât în slabă măsură de activitatea organizatorică și educativă a sindacatelor. În afară de aceasta, în transportul de cale ferată, șantier și cariere mai există încă aproape 10.000 de muncitori neorganizați în sindicate.

Deosebi organizațiile sindicale nu se preocupă de nevoile vitale de zi cu zi ale muncitorilor.

Munca culturală a sindacatelor se duce în multe locuri în mod îngust, nu cuprinde un număr mare de ceferiști, nu se acomodează condițiilor specifice de muncă în transportul de cale ferată și la șantierele de construcții.

Până acum, o greutate în activitatea sindicală dela C.F.R. a constituit-o structura lor organizatorică defectuoasă. Ele cuprindeau, alături de ceferiști, pe lucrătorii P.T.T., pe cei de drumuri și poduri, pe cei din autotransport etc. Acum această deficiență se înlătură. Sarcina C.C. al Sindicatului C.F.R., a organizațiilor sindicale dela C.F.R., conduse și ajutate de organizațiile de partid, este de a da un nou avânt muncii sindicale, de a-și da un caracter de masă, de a se preocupa zi de zi de problemele producției de întrecere socialistă de nevoile vitale ale oamenilor muncii. Organizațiile sindicale trebuie să desrădăcească metodele administrative și birocratice în munca sindicală, să combată tendințele de a se substitui organelor administrative și de a cădea principiul conducerii unice, să intensifice munca cultural-educativă, să lărgască baza de acțiune, să îmbogățească conținutul, legându-o de problemele centrale ale luptei pentru mai buna funcționare și dezvoltare a transportului de cale ferată.

Organizațiile de partid trebuie să asigure o permanentă îndrumare și sprijin organizațiilor U.T.M. — ajutor prețios al partidului în munca sa de mobilizare, organizare și educare a tineretului. Unele organizații ale U.T.M. due încă o slăbă muncă de educație în rândurile tineretului, ceace are drept rezultat dese călcări ale disciplinei din partea tinerilor, slaba lor participare în lupta pentru sporirea producției. Organizațiile U.T.M. trebuie să ducă munca politică în așa fel, încât întrecerea masă a tineretului să participe cu elan în întrecerea socialistă, să extindă formule de activitate specifice tineretului, cum sunt posturile de control U.T.M. și brigăzile de tineret, să educe tineretul în spirit de disciplină, să mobilizeze tot entuziasmul său pentru obținerea de rezultate bune în producție.

Un mare rol în mobilizarea și educarea oamenilor muncii dela C.F.R. îl are Direcția politică de pe lângă Ministerul Căilor Ferate. Dar în muncă aceste direcții mai sunt o serie de slăbiciuni serioase. Activitatea organelor direcției politice se desfășoară mai mult pe linie administrativă. În această activitate se manifestă tendințe nesănătoase de a dubla organele administrative și de a li se substitui sau de a transforma organele politice într'o anexă a administrației.

Secțiile și sectoarele politice neglijează munca de educație politică de masă în rândurile ceferiștilor, se preocupă slab de învățământul de partid, de răspunderea presei printre ceferiști, de agitația politică de masă. Ele nu dau atenția necesară unităților mici ale C.F.R.-ului, dispersate pe distanțe mari, muncii politice printre acari, șefii și conducătorii de trenuri și printre alți lucrători de cale ferată, ale căror locuri de muncă sunt izolate.

Nici cadrele direcției, secțiilor și sectoarelor politice și nici organele regionale ronale și orășenești de partid încă nu au reușit să stabilească între organele de partid și organele direcției relații juste în conformitate cu Hotărârea C.C. al P.M.R. cu privire la înființarea direcțiilor politice. Unele organe de partid nu cunosc această hotărâre, nu se preocupă de activitatea secțiilor și a sectoarelor politice, nu țin la curent activul secțiilor și al sectoarelor politice cu problemele actuale ale activității de partid în regiunea sau raionul respectiv. În unele cazuri organele de partid se dezințerează de activitatea unor unități C.F.R. pe motiv că aceasta este sarcina exclusivă a aparatului direcției politice.

De multe ori, activiștii de partid și cei al secțiilor politice se plâng că nu sunt lămurii asupra relațiilor ce trebuie să existe între organele teritoriale de partid, pe de o parte, și secțiile și sectoarele politice, pe de altă parte. Nu încapă îndoială că, dacă comiteele regionale, ronale și orășenești de partid, secțiile și sectoarele politice ar înlătura lipsurile arătate mai sus, nelămuririle ar dispărea dela sine.

Noi socotim că la baza activității direcției politice și a organelor sale și a relațiilor între organizațiile teritoriale de partid și organele direcției politice trebuie să stea următoarele indicațiuni:

1) Direcția politică C.F.R. a fost înființată pentru a întări munca de partid și munca politică de masă la C.F.R. în condițiile specifice în care lucrează ceferiștii. Direcția politică și organele ei trebuie să se conformeze în totul Hotărârii C.C. al P.M.R. desfășurându-și activitatea

Expunerea tovarășului Gh. Gheorghiu-Dej

(Urmare din pag. 3-a)

Vațiile propuse de muncitori. La Ministerul Transporturilor, 150 de inovații, care puteau contribui la creșterea productivității și la reducerea prețului de cost, au zăcut luni de zile nerezolvate în sertarele unor birouri.

Birocrațismul se manifestă în nepăsarea condamnată a multora dintre organele administrative și sindicale față de nevoile de flexare și ale muncitorilor, față de problemele cazării, aprovizionării, protecției muncii.

Nu trebuie pierdut din vedere faptul că alături de biroacrați vechi, moștenii de noi din aparatul de stat și economic al societății burgeozo-mosieriste, au apărut și biroacrați noi. Este vorba de oameni care, deși fiind din rândurile poporului muncitor, fiind puși în muncă de mai mică sau mai mare răspundere, s'au infumurat, s'au rupt de mase și s'au infectat de blestemata boală a biroacrațismului și a nepăsării față de ceea ce îi preocupă pe omii muncitori în munca sa și în viața sa de toate zilele. (Aplauze îndelung repetate).

Not am declarat luptă necruțătoare biroacrațismului și vom duce această luptă cu toată hotărârea, nu în vorbe, ci în fapte. Biroacrații, fie ei vechi sau noi, trebuie în așa fel scuturați încât să se trezească la realitate iar acei dintre ei care sunt cinstiți să fie ajutați să se debaraseze de boala biroacrațismului și să învețe de a munci cu modestie și cu cinste în slujba poporului muncitor și a cauzelor socialismului. (Aplauze).

Una din cele mai de seamă condiții ale dezvoltării muncii transporturilor de cale ferată este îmbunătățirea metodelor de conducere.

Buna funcționare a transportului de cale ferată cere o disciplină strictă, o perfectă coordonare a muncii între diferite verigi ale transportului de cale ferată. Aceasta impune aplicarea consecventă a principiului conducerii unice, astfel încât conducătorii unităților de cale ferată să fie adevărați comandanți ai transportului de cale ferată. (Aplauze puternice).

În această privință avem încă lipsuri foarte serioase. Conducerea Ministerului s'a preocupat în măsură cuvenită de creșterea autorității conducătorilor de unități ai căilor ferate. Conducerea unităților este slabă și prin faptul că unii șefi de unități calcă ei înșiși disciplina, tolerează delictele, neluând măsuri disciplinare.

Pe de altă parte, organele de partid și organele sindicale calcă adeseori principiul conducerii unice, se substituie conducătorilor de unități C.F.R., luând măsuri cu caracter administrativ ca mutări, scoateri din muncă, ș.a.m.d.

Locul metodelor de conducere cancelari-birocrațice trebuie să-l ia legătura via a cadrelor conducătoare cu terenul, studiarea fața locului a problemelor ce se cer rezolvate, luarea de măsuri de îndreptare concrete și rapide.

Ministerul Căilor Ferate și conducerea sa are îndatorirea să întărească sistematic

conducerea unică, să ridice stîmful de răspundere al conducătorilor de unități C.F.R. Organizațiile de partid și sindicale sunt dator să lichezeze cu cea mai mare hotărâre orice tendință de stirbire a principiului conducerii unice și de substituie a organelor administrative de către organele de partid și organizații de masă. Numai astfel vom asigura la transporturile de cale ferată disciplina și ordinea necesare, operativitatea și precizia în îndeplinirea sarcinilor. (Aplauze).

O problemă care are o însemnată excepțională în împrejurările actuale este problema vigilenței față de unelirile dușmanului de clasă. Imperialiștii americani, care intensifică politica lor de agresiune și de pregătire a unui nou război mondial, încearcă prin metode criminale să dăuneze puternic crescând a Crimii Sovietice; să submineze dezvoltarea țării de democrație populară, sprijinindu-se în această crimă în activitatea pe fosta și pe actualii exploatare, pe elementele fasciste, naționaliste-sovine, pe elemente inapocate, de clasă, descompuse politicește și moralicește. Dușmanul nu scapă niciun prilej pentru a dauna economiei noastre naționale, pentru a provoca stricăciuni, dezastru, incendii. Or, educația oamenilor muncii dela C.F.R. în spiritul vigilenței revoluționare de clasă și a urii față de dușmanii este neglijată de multe organizații de partid, sindicale, U.T.M. și de organe ale Direcției Politice. Din această cauză unii oameni ai muncii și chiar membri de partid subestimează dușmanul de clasă, manifestă o altitudine de gură-cască, punând toate avarile, accidentele, stricăciunile doar pe seama neglijenței și a întâmplării și afirmând chiar că „dușmanul de clasă nu se manifestă la C.F.R.” într-un mod cu totul nesatisfăcător este păstrat secretul de stat. Cifre și date privind producția circulației naționale, ceea ce privește doar să ușureze munca spionilor imperialiști.

Datorită slabei vigilențe a organelor administrative, de partid și sindicale, în unele posturi importante și chiar în unele organe de partid și sindicale dela C.F.R. se strecuraseră elemente străine, dubioase și de-a dreptul dușmănoase. Aceasta altitudine de gură-cască poate să ne coste scump dacă nu vom ști să o lichezăm cu hotărâre.

Procesele care au avut loc în țara noastră și în alte țări de democrație populară, inclusiv recentul proces al sabotajilor și spionilor din industria petroliferă, descoperirea în U.R.S.S. a grupului de medici-asasini — toate acestea arată că nu există mârșăvie, nu există crimă cât de josnică, în fața căreia s'ar da inapoi dușmanii păcii și ai libertății popoarelor — imperialiștii americani și uneltele lor. De aceea, fiecare muncitor cinstit, fiecare inginer, tehnician, funcționar conștient trebuie să fie cu ochii'n patru pentru a preveni în timp și a descoperi tentativele de sabotaj, de spionaj, de diversione și orice încercare a dușmanului intern și extern de a distruge roadele muncii noastre, de a încetini mersul nostru înainte.

VI.

Tovarăși și tovarăse,

Consfătuirea noastră are loc în ajunul unei aniversări scumpe tuturor oamenilor muncii din țara noastră — împlinirea a 20 de ani dela luptele eroice ale muncitorilor cefești și petroliști din anul 1933.

Partidul nostru, clasa noastră muncitoare cultivă dragostea și stima pentru glorioasele tradiții revoluționare ale pro-

letariatului român și ale poporului român. Tradițiile revoluționare au o înaltă valoare educativă. Ele tin trează în amintirea poporului vremurile de săngerose asuprire și exploatare, amintirea luptei sale eroice pentru libertate și îl mobilizează la noi fapte de eroism în muncă, pentru consolidarea și dezvoltarea patriei noastre, Republicii Populare Română, a cuceririlor revoluționare pe care le-a dobândit, cucer-

iri pentru care și-au vărsat sângele muncitorii revoluționari dela Grivița în 1933 și atâți alți martiri și eroi ai poporului nostru muncitor. (Aplauze).

Propun să păstrăm un minut de reculegere în amintirea cefeștilor căzuți în luptă revoluționară și a tuturor celor ce și-au dat viața pentru libertatea și fericirea poporului. (Asistența, în picioare, păstrează un moment de reculegere).

Luptele din Februarie 1933 au lăsat o urmă adâncă în istoria țării noastre. Pentru a ne da seama de toată semnificația acestor lupte, trebuie ținut seama de condițiile externe și interne, în care s'au desfășurat.

Era perioada unei ascuțite crize economice în lumea capitalistă. Încă la Congresul al XVI-lea al Partidului Comunist (bolșevic) al Uniunii Sovietice (1930) tovarășul Stalin, după ce arătase caracterul mondial al acestei crize și în sensul că criza industrială a coincide în timp și cu o criză agricolă citează România printre primele țări în care începeu criza industrială. Anii de criză au dus la o sărăcire înspăimântătoare pe muncitorul român, pe țărănul român, pe funcționar și pe învățător.

Politica burghezelor și moșterimul român urmărea leșterea din criză pe spatele și pe socotela masei muncitoare și pe calea unei și mai mari infuzării țării noastre de către capitalul monopolist străin. Aceasta politica trădătoare și-a găsit expresia în falosul „plan dela Geneva”, titlul în 1932 de guvernul național-tărănist în complicitate cu bancherii englezi și francezi, plan care a avut drept prim efect concedieri masive de muncitori și funcționari, noi scaderi de salarii și curbe de sacrificiu, înțelirea foamei și mizeriei în întreaga Română.

Ridicându-se în apărarea intereselor lor vitale împotriva ofensivei întreprinse contra nivelului lor de trai, de către guvernul burgeozo-mosieresc național-tărănist, muncitorii cefești și petroliști au trecut la contraofensivă. Lupta lor a fost expresia revoltei crescânde și a frământării revoluționare în sânul întregului proletariat din țara noastră.

Dar luptele din Februarie 1933 n'au fost numai expresia spiritului revoluționar al proletariatului. În Februarie 1933 muncitorii cefești și petroliști au dus lupta pentru interesele comune, generale, ale celor mai largi părți ale populației din România — țărănimea, naționalitățile asuprite, funcționăria, mica burghezie dela orașe. Depășind cadrul unei lupte pentru revendicări economice, luptele din Februarie 1933 au căpătat conținut politic, deoarece ascuțitul lor era îndreptat împotriva inrobitorului plan dela Geneva, care lovea nu numai în proletariat, ci și în covârșitoarea majoritate a populației. Luptele din 1933 erau îndreptate împotriva fascizării țării, care aducea mizeria, răpirea celor mai elementare drepturi cetățenești și suferințe nespușe poporului. Tocmai conștiința faptului că proletariatul român și îndeosebi detașamentele sale avansate, muncitorimea cefeștă și petrolistă, duc lupta pentru interesele generale ale marii majorități a poporului, împotriva inrobirii și mai mari țării de către băncile și trusturile străine a dat mizării de solidaritate cu lupta cefeștilor și petroliștilor — și mai târziu cu procesul muncitorilor cefești — un caracter cu mult mai larg decât în orice altă luptă a proletariatului din România.

Documentele timpului păstrează nenumărate mărturii ale solidarității țărănilor muncitori, a oamenilor muncii din rândurile minorităților naționale și chiar a unor categorii din mica burghezie orășenească, cu lupta proletariatului. Slăbiciunea organizatorică

a partidului l-a împiedicat să dea un caracter și mai larg, organizat, acestui mișcări de solidaritate. Numai soviața și nehotărârea, introduse de elementele oportuniste în conducerea de atunci a partidului, au împiedicat partidul să lanseze lozica justă și pe deosebit reală în condițiile din acel moment, a grevei generale pe întreaga țară.

Este neîndoieic, așa cum în mod just stabilea rezoluția C.C. al P.C.R. din Iulie 1934, că „în luptele din Februarie proletariatul cefeșt și petrolist a ieșit din această ciocnire învingător politic și moral nu numai prin obținerea satisfacțiilor parțiale a revendicărilor sale, ci și cucerind pentru proletariat, ca clasă, poziții mari și stabile rolul lui de hegemon față de alți părți ale celor ce muncesc”.

Luptele cefeștilor și petroliștilor au constituit o manifestare a forței clasei muncitoare în marea luptă împotriva fascismului, a influenței sale asupra masei largi muncitoare, au constituit pentru un timp un zăgăz puternic în calea fascizării țării și a pregătirii războiului antisovietic, au provocat căderea guvernului Valda — călău al clasei muncitoare — au întărit legăturile partidului cu masele, au dus la întărirea sa organizatorică.

Însemnătatea deosebită a luptelor din Februarie 1933 constă în aceea că în cluda terorii și abuzurilor îndreptate împotriva partidului, în cluda provocărilor pe care Siguranța urmărea să-i infiltreze în rândurile partidului, în cluda josticel acțiunii diversioniste a reformiștilor, cărora burghezia și moșterimea le crea cele mai favorabile condiții de activitate, Partidul Comunist din România a fost acela care a pregătit, organizat și condus luptele muncitorilor cefești și petroliști.

Peste capul trădătorilor social-democrați de dreapta, partidul a organizat Frontul Unic de Jos, a creat organe ale Frontului Unic de Jos — comitetele de acțiune — a dat acțiunile de luptă a cefeștilor și petroliștilor o formă revoluționară înaltă, (barcadarea în interiorul acțiunilor, împletirea revendicărilor economice cu revendicări politice, ș.a.m.d.).

Partidul s'a dovedit cu acest prilej o forță politică reală, singurul luptător hotărât și curajos pentru interesele vitale ale celor ce muncesc, pentru adevăratele interese naționale ale patriei. (VII aplauze).

În volumul de materiale editat de Internaționala Comunistă înaintea celui de al 7-lea congres mondial, se da următoarea apreciere a luptelor din Februarie 1933: „Luptele din Februarie, conduse de Partidul Comunist și de sindicatele revoluționare bază frontului unic organizat de Jos, au dat dovadă nu numai de autoritatea colosală și influența mare a partidului, dar au arătat și legătura sa cu cele mai largi mase proletare.”

Prin întărirea sa partidul și-a crosit drumul spre masele proletare cele mai importante, pe care le-a antrenat și le-a condus în luptă”.

Iată deosebita clasa muncitoare română și întregul popor muncitor al Republicii Populare Române prețues atât de mult tradițiile glorioase ale luptelor din Februarie 1933.

Nu este de mirare că burghezia și partidele ei, trădătorii reformiști și alte slugi ale claselor exploatare, au căutat să defăimeze aceste tradiții înalte.

În această ordine de idei trebuie reamintită poziția calomnioasă a lui Vasile Luca față de eroicele lupte din Februarie 1933.

Într-un articol publicat la sfârșitul anului 1948, el încearcă să minimalizeze luptele din Februarie, efectul lor, eroismul clasei muncitoare, rolul conducător al partidului. „Proletariatul era izolat în timpul

luptelor din Februarie 1933... El n'a ajuns mai departe decât la cucerirea unor revendicări parțiale... După această dată a fost delatată o teroare sălbatică împotriva partidului și mișcării revoluționare... Ritmul de fascizare a țării a fost în ce în ce mai rapid”. În acest articol Luca a căutat să strecoare ideea contrarevoluționară cum că Partidul Comunist din România nu a pregătit, organizat și condus luptele proletarietului.

O asemenea poziție trădătoare față de luptele eroice ale cefeștilor este o provocare și o calomnie a luptei duse de clasa muncitoare în 1933, o profanare a memoriilor celor ce au căzut sub gloanța la Grivița.

Tovarăși și tovarăse,

Au trecut 20 de ani dela luptele din Februarie 1933. Acum, noi vedem mai clar decât oricând că sângele erorilor dela Grivița n'a curs în zadă. Luptele din Februarie 1933 conduse de partid, ca și întreaga luptă împotriva fascismului, a războiului, a jugului imperialist, a exploatării oamenilor muncii, duc cu consecvență de partidul nostru în cluda terorii, a onel și asasinatelor, au făcut partidului acea forță morală, acea prestigiu înalt, care l-au permis în timpul războiului să mobilizeze și să conducă forțele populare antifasciste și să pregătească în condițiile ilegalității și terorii fasciste răsturnarea regimului de dictatură fascistă. (Aplauze puternice).

Înăfuptul acestei răsturnări în condițiile favorabile create de eliberarea țării noastre de către Armata Sovietică, partidul a devenit după 23 August 1944 forța politică conducătoare, recunoscută de întregul popor muncitor; și înăfuptul, în fruntea clasei muncitoare aliată cu țărănimea muncitoare profunde transformări revoluționare, conducând poporul muncitor român pe drumul construirii socialismului.

Anversarea glorioaselor lupte revoluționare din 1933 trebuie să constituie pentru întregul popor muncitor și înainte de toate pentru cefeștii noștri, un imbold pentru a munci mai bine, cu și mai mult elan, cu și mai mare voință de a licheza toate lipsurile și de a mătura din cale toate plecidile, pentru a se arăta în muncă demni de faptele eroice ale luptătorilor revoluționari din 1933. (Aplauze prelungite).

Tovarăși și tovarăse,

Consfătuirea noastră s'a desfășurat în preajma aniversării a 20 ani dela eroicele lupte ale cefeștilor din Februarie 1933. Și în 1933 se adunau delegații cefeștilor în diferite consfătuiri. Și astăzi — în 1933 — delegații cefeștilor s'au adunat într-o consfătuire.

În 1933 ne adunam spre a ne sfătuie și de făcut pentru a uni și mobiliza toate forțele cefeștilor și ale întregii clase muncitoare la luptă împotriva încercărilor imperialiștilor străini și ale capitaliștilor din țară, de a lești din criză pe epinarea clasei muncitoare: la luptă împotriva curbelor de sacrificiu pentru noi și a curbelor de ghilture pentru ei; împotriva mizeriei, foamei și somajului, pentru a bara drumul fascismului și al războiului antisovietic; pentru muncă și păine, libertate și pace. Suf conducerea și îndrumarea scumpului și eroicului nostru partid comunist, noi ne adunam atunci pentru a ne organiza în vederea luptei pentru răsturnarea orândurii de jaf a capitaliștilor și moșterilor, pentru instaurarea orândurii socialiste.

Fîind îndreptate împotriva stăpînirii burgeozo-mosieriste și a patronilor ei de peste granițe, consfătuirile noastre erau obiectul atacurilor poliției și jandarmierii, mulți dintre delegații și conducătorii de

partid și sindicali fiind arestați, schingiați și aruncați în ocnă pe viață.

Sute și sute de muncitori cefești, eroi ai clasei muncitoare și ai poporului nostru, porțiți la luptă pentru fericirea sa, au căzut sub gloanțele guvernului trădător de țară, ale guvernului lui Maniu și Valda, vânđuți bancherilor din America, Anglia și Franța.

Consfătuirea noastră de astăzi, din 1953, s'a desfășurat în condițiile pe care le-au vădit, pentru care au luptat și și-au jertfit viața eroicii cefești din 1933 alături de mulți alți eroi ai poporului nostru. Ne adunăm astăzi în condiții de deplină libertate. (Aplauze furtunoase).

Curbele de sacrificiu, somajul, scăderea salariilor, onel și gloanțele pentru muncitori au dispărut pentru totdeauna în țara noastră.

Trădătorii de țară, asasinii cefeștilor, Maniu și ciracii săi și-au primit demult pedeapsa pentru crimele lor.

A fost sfărâmată stăpînirea burgeozo-mosierescă; clasa muncitoare este astăzi clasa stăpînitoare, clasa conducătoare în stat și în alianță cu țărănimea muncitoare, sub conducerea partidului clasei muncitoare și cu ajutorul frășei ai Uniunii Sovietice marea noastră eliberatoare și prietenă, construite cu succes viața nouă, socialistă, fără capitaliști și moșteri și împotriva lor. (Aplauze îndelungate).

A 20-a aniversare a luptelor dela Grivița ne reamintesc în același timp de toate fărâ-de-legie săngerose săvârșite de clasele exploatare, de guvernul și partidele acestora împotriva muncitorilor și țărănilor, împotriva poporului muncitor. Aceasta împotriva ne reamintesc că insplătorii măcelului dela Grivița, ca și al altor, crime comise împotriva oamenilor muncii, au fost aceleași forțe ale întinerului care și astăzi, în țările unde mai domnesc capitaliștii, trag în muncitorii greviști, aruncă în închisori pe comunisti, pe oameni progresiști, luptători pentru pace, democrație — în cele mai multe țări ale lumii, vârsă sângele oamenilor nevinovați în Coreea.

Una împotriva imperialiștilor, în frunte cu cei americani, care calcă în picioare ultimele libertăți democratice ale popoarelor, calcă în picioare independența națională a altor țări, ne îndeamnă să ne dăm toate puterile pentru a întări și mai mult Republica Populară Română, pentru a contribui și mai activ la întărirea frontului luptei pentru pace, al cărui stejar este marea geniu al omnilor muncitoare, tovarășul Stalin! (Aplauze furtunoase și îndelungate care se transformă în urale și ovaii. Asistența în picioare, scandează în unison: SLAVA LUI STALIN!

Încheind această consfătuire în numele Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Român și al Guvernului vă urmăsuces în aplicarea directivelor acestei importante consfătuiri și vă rugăm să transmiteți tuturor cefeștilor care v'au trimis acț. salutului nostru fierbinte și urările de spor în muncă. (Aplauze).

Despărțindu-ne și întorcându-ne fiecare la locul său de muncă, să dăm un nou avânt luptei pentru ridicarea transportului de cale ferată la nivelul cerințelor economiei noastre în plină dezvoltare, luptei pentru îndeplinirea planului cincinal în 4 ani, care va duce la conținua îmbunătățirea a tralului cefeștilor, să dăm avânt luptei pentru victoria socialismului în Republica Populară Română, pentru victoria cauzelor păcii în întreaga lume. (Aplauze puternice și îndelungate. Ovaii pentru tovarășul Gheorghe Gheorghiu-Dej; ovaii și urale pentru lubitl conducător și învâțător ai oamenilor muncii din lumea întreagă, tovarășul STALIN).

SIRENA

GAVRIL MIHAI

Era un August cald... Sub zări întinse
Suaui lungi fumuri negre până sus...
Era orașul scrum și focuri stinse.
Catiușe bubuiau către Apus.

Din ziua ceea și-a lărgit făgașul
Viața pe al Dâmboviței mal;
Cu patru cefești, întreg orașul
Părea c'a dat asalt în tribunal.

Un jude, ca nebun de-atâta larmă,
Cu galben chip, cu glasul răgușit —
— Ce vreți? — se bălbâi cuprins de spaimă.
Era parcă la moarte osândit.

Și tremurau, prin recile palate
Că toate împotriva li se ntorc,
Și vodă și bancherii, slugi pecate
Jupânilor din Londra și New York.

...— Aici sub cheie, undeva ascuns,
Vorbiră muncitorii răspicat, —
Avem un lucru scump cum multe nu-s;
Drept „corp delict” la voi e însemnat.

De unsprezece ani el stă sub cheie
În tribunalul vostru blestemat.
Venit-a vremea printre noi să steie,
Cu noi odată-a fost eliberat!

Intr'un ungher prăfos de magazie
O piesă grea — și lucrui fel de fel...
Și „corp delict” cu slove groase scrie
Pe-a Griviței sirenă de oțel.

Sub cer sirena liber azi răsună.
A ei chemări poporul sunt sfinte.
Voi, ucigași, răspânditori de clumă
Din New York și din Londra — luați aminte!

Cei patru cefești dau să ridice
Sirena veche, grea ca ai grei...
E Grivița biruitoare-aice,
Și Roaită, viu, e parcă printre ei.

O mână înăsprită netezește,
Încetșor, mânerul ruginit...
— Să dați chitanță! — judele crăcnește.
Ne trebuie-o dovadă negreșit.

— Chitanță vrei? Chitanța a fost dată.
Noi am semnat-o atunci în Februar.
La Grivița cu sânge am udat-o.
Și iată: n'am semnat-o în zădar.

A Griviței sirenă, cefeștii
Au dus-o iar la locul ei măreț,
De unde înălțară comuniști
Steag de victorii, steagul noii vieți.

În jurul ei până departe'n zare,
Erau, după război, morminte... Jar...
Dar drumuri largi se deschideau sub soare,
Suna sirena semn de luptă iar.

Sirena cheamă să se audă 'n lume
Că alte drumuri spre victorii nu-s.
Dușmanul doar prin luptă-l poți răpune:
Așa ne-a învățat poporul rus!

Ori cât de crunt s'ar opinti dușmanii
Va înflori al patriei cuprins!
De neinvins e flamura lui Stalin,
Cum comunismul e de neinvins.

Comemorarea a 25 ani dela moartea compozitorului D. G. Kiriac

Vineri seara, în sala Ateneului R.P.R., a avut loc comemorarea a 25 de ani dela moartea compozitorului progresist al țării noastre, D. G. Kiriac.

Cu acest prilej, compozitorul Sablin Drăgoi, artist emerit al R.P.R., laureat al Premiului de Stat, directorul Institutului de Folclor, a evocat figura strălucitului înaintaș al muzicii românești. Vorbitorul a subliniat că întreaga activitate a lui Kiriac, de compozitor, folclorist, dirijor și profesor, de întemeietor și animator al societății corale „Carmen” poate fi concretizată printr-o mărturisire a compozitorului: „Tot ce am făcut, am făcut din dragoste pentru popor”.

Ideea prelucrării melodiilor și ritmurilor populare în muzica cultă, idee pe care Kiriac o adăncise printr-o temeinică legătură cu operele genialilor compozitori ruși din „grupul celor cinci”, animă întreaga creație muzicală a compozitorului român. El duce o muncă neobosită de folclorist, ale cărei roade au constituit, — am putea spune — germentii Institutului de Folclor de astăzi. Dela el au rămas 43 de fonograme cu 75 de cântece populare înregistrate, ca și 170 de creații ce vor fi tipărite anul acesta de Editura de Stat.

Bazate pe cântecul popular, compozițiile lui D. G. Kiriac oglindesc o puternică tematică realistă. Titlurile lucrărilor sale arată cât sunt de apropiate de inima poporului subiectele tratate în muzică. „Plugarul”, „Fierarul”, „Morarul”, „Ostășul”, „Muncitorul”, „Semănătorul”, „Mama”, „Copilul”, „Libertatea”, „Țara mea” sunt numai câteva dintre ele.

Azi, a spus compozitorul Sablin Drăgoi, după 25 de ani dela moartea maestrului Kiriac, constatăm că timpul nu numai că nu a asternut ultarea peste opera sa, dar putem afirma cu certitudine că abia acum, în condițiile regimului nostru de democrație populară, ea poate fi înțeleasă și prețuită cu adevărat de întreg poporul muncitor căruia i-a fost închinată.

Corul Filarmonei de Stat din București a interpretat apoi un bogat program din cântecele lui D. G. Kiriac.

(Agerpres)

Decorări cu prilejul aniversării luptelor din Februarie 1933 și a „Zilei Cefeștilor”

Printr'un decret s'a conferit „Medalia Muncii” următorilor tovarăși: Simolu I. Constantin, Semsianu A. Ștefan, Mitu C. Andrei, Ursache T. Panfir, Zanfir T. Tudor, Burlui Gheorghe, Niță I. Dumitru, Ionescu I. Constantin, Trandafirescu D. Marin, Marinică I. R. Constantin, Parasu A. Nicolae, Rosu A. Constantin, Rosca V. Mihai, Dumitru I. Gheorghe, Enache S. N. Constantin, Cioculescu Gh. Constantin, Sira N. Marin, Lasu Maria, Gheorghe S. Constantin, Băzu Toma, Cristescu I. Mihai, Gălnă Gh. Gheorghe, Maxim I. Ion, Burzulin B. Barbu, Moraru Constantin, Costăchel C. Dumitru, Costache N. Constantin, Manu V. Vasile, Mănjină C. Ioan, Pănescu D. Ion, Ciupuligă Gh. Ilie, Moț Gh. Florian, Mărcuțin I. Francisc, Mocanu C. Teodor, Gherman C. Ilie, Călugăru P. Teofil, Cibi Ludovic, Dascălu M. Ignat, Tărnovici A. Andrei, Fabian I. Carol, Stăchel P. Petre, Csarvenyak Vasile, Mitrofan Ion, Anță H. Iulian, Zacher I. Ion, Iacob Dornic, Popa Gh. Gheorghe, Mălai C. Constantin, Riș I. Bela, Armița P. Constantin, Dadărlat D. Horia, Fecete St. Dionisie, Zaru N. Olimpia, Stancu D. Georgeta, Bucur Ana, Stancu P. Gheorghe, Soare C. Vasile, Moise Avram, Opritan Gh. Ioan, Sila M. Iosif, Noreanu Ale-

xandru, Cara Dumitru, Grecu Alexandru, Gancea Marin, Băilă Nicolae, Suțiu Ioan, Bădulescu Gh. Iorga, Mocanu Dumitru, Deleanu Elena, Chelemen Alexandru, Ostafeluc Ion, Lungu Constantin, Matei Gh. Dumitru, Ilieș Floarea, Caraba Vichente, Titu Petre, Romaneci Teodor, Enacescu Ilie, Barbu V. Ioan, Marin V. Gheorghe, Vlădeanu Alexandru, Ena Gh. Constantin, Bălan Gheorghe, Răduță Marin, Preduț Ioan, Găscă Mihai, Udrea Ion, Dobro Gheorghe, Stan Ilie, Venczel Ilie, Manolache Nicolae, Szabo Iosif, Pavlicic Ionel, Constantinescu Virgil, Nahtenbel E. Ladislau Arc., Dăgă D. Ștefan, Sofronescu Ernest, Drăcula V. Dumitru, Iordache I. Vasile, Ion C. Ion, Galoș T. Vasile, Oprită Simion, Loreneci Alexandru, Juoan Gavrilă, Andrei Spirea, Ionță C. Dumitru, Danclu I. Petre, Luzaclu Ioan, Costa Ioan, Popescu V. Ioan, Tătaru Anghel, Nicolae I. Nicolae, Ciobanu D. Marin, Ghencu B. Vasile, Mihalcea Ștefan, Ilieș Gheorghe, Nălesnicov Lucia, Tighilău Mihai, Ionescu Vasile, Timică Vasile, Balint Albert, Zoringhel Frant, Balaban Cristache, Chivu Nicolae, Carповici Mearie, Gavrilenco Vladimir, Czintza Ștefan, Trică Gheorghe, Vasilescu P. Constantin, Olteanu Mircea, Dragomir Gheorghe.

Turneul internațional de șah al R. P. R.

În cursul după amiezii de ieri s'a desfășurat cea de a 13-a rundă a Turneului internațional de șah al R.P.R.

În partida susținută cu L. Szabo, marele maestru Boleslavski a atacat puternic în centru și pe flancul damei, obținând avantaj pozițional. În continuare, marele maestru maghiar L. Szabo a făcut o serie de mutări bine studiate, aducând partida la o poziție complicată. Încheindu-se cele 5 ore reglementare, jocul a fost întrerupt după 41 mutări. Partida dintre A. Tolș și O. Barda s'a desfășurat într-o noie de egalitate. Atacurile repetate pe care le-au întreprins cei doi șahiști nu au dus la un avantaj hotărâtor, iar după 33 mutări partida s'a încheiat remiză. La începutul partidei dintre Petrosian și St. Szabo, marele maestru sovietic s'a creat un avantaj pozițional. St. Szabo s'a apărut corect și a reușit să echilibreze jocul. După 28 mutări, cei doi șahiști au căzut de acord asupra remizei, rezultat deosebit de valoros pentru reprezentantul țării noastre, Campionul R.P. Polone, B. Sliwa, a terminat la egalitate partida cu marele maestru V. Smislov.

Maestrul belgian O'Kelly a fost superior partenerului său H. Golombek, reușind să obțină victoria după 53 mutări. Campionul țării noastre, V. Ciocăltea, a jucat cu multă precizie cu E. Reicher pe care l-a învins la mutarea 33. După un joc în care s'au evitat complicațiile, șahiștii M. Rădulescu și G. Stolț au încheiat partida remiză la mutarea 19.

Tânărul maestru sovietic B. Spaski s'a apărut cu multă energie în partida cu șahiștii chehoslovaci M. Filip. Contraatacând apoi poziția partenerului său, B. Spaski a obținut un

Lev Zaharovici Mehlis

MOSCOVA 14 (Agerpres). — TASS transmite: La 13 Februarie 1953 a încetat din viață, după o boală grea și îndelungată, Lev Zaharovici Mehlis, unul din activiștii de seamă ai Partidului Comunist și al Statului Sovietic, membru al Comitetului Central al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice.

L. Z. Mehlis și-a consacrat întreaga viață cauzei slujirii poporului sovietic.

L. Z. Mehlis s'a născut în anul 1889. Din tinerețe a început să muncească. În anul 1911 a fost recrutat în armată. În perioada primului război mondial a servit în unități de artilerie.

În Martie 1918, L. Z. Mehlis a intrat în rândurile partidului comunist. În anul războiului civil desfășoară o intensă activitate militară în calitate de comandant militar de brigadă, de divizie și al grupului de trupe din Ucraina de pe malul drept al Niprului.

După terminarea războiului civil, partidul îl trimite pe L. Z. Mehlis în muncă de conducere la comisariatul poporului pentru inspecția muncitorească-tărănească.

După aceea, L. Z. Mehlis crează timp de cinci ani în aparatul Comitetului Central al partidului.

În 1930, după absolvirea Institutului „Profesura Roșie”, L. Z. Mehlis a fost trimis să lucreze în redacția ziarului „Pravda”, îndeplinind o muncă de răspundere la „Pravda”, el a dus o luptă activă pentru linia generală a partidului, împotriva dușmanilor partidului și poporului sovietic.

Din 1937 până în Septembrie 1940, L. Z. Mehlis conduce Direcția politică centrală a Roșiei. El a luat parte la zdrobirea cetroptitorilor japonezi în regiunea lacului Hasan și în regiunea Halhin-Gol.

În Septembrie 1940, L. Z. Mehlis este numit comisar al poporului al Controlului de stat al U.R.S.S. În această funcție, el duce o luptă energetică pentru încălcarea disciplinei de stat, împotriva încălcării legilor sovietice.

Din prima zi a Marelui Război pentru Apărarea Patriei, L. Z. Mehlis este trimis din nou de către Comitetul Central al partidului să lucreze în Armata Sovietică. În

tot timpul războiului el se află pe front ca membru al consiliilor militare ale armatelor și fronturilor. Guvernul sovietic i-a conferit lui L. Z. Mehlis gradul de general-colonel.

După terminarea Marelui Război pentru Apărarea Patriei, L. Z. Mehlis este numit din nou în postul de membru al Controlului de stat al U.R.S.S. În ultimii ani, L. Z. Mehlis a fost (într-un pat suferind de o boală grea.

Meritele lui L. Z. Mehlis față de popor și patrie au primit o înaltă prețuire din partea guvernului sovietic. El a fost decorat cu patru ordine „Lenin”, două ordine „Drapelul Roșu”, ordinul „Steaua Roșie”, ordinul „Kutuzov” gradul I, ordinul „Suvorov” gradul I și cu multe medalii.

L. Z. Mehlis a fost un flu credincios al partidului lui Lenin-Stalin, devotat până la capăt patriei sale socialiste. Poporul sovietic va păstra pentru totdeauna amintirea luminoasă a lui Lev Zaharovici Mehlis, care și-a consacrat toate forțele cauzei construirii comunismului.

Cale luminoasă

Sunt 20 de ani de când, în curtea Atelierele „Grivița”, rândurile greviștilor au fost secerate de gloanțele burghezelor. Așa cătău exploatare și înăbușă lupta clasei muncitoare pentru o viață mai bună, pentru libertate, pentru independența națională a țării.

În sala minunat împodobită a consfăturii cefești, apedea deasupra meselor acoperite cu pânză neagră, sub clochmele de lumină ale nenumăratelor candelabre, s'au adunat acum cefeștii din toate colțurile țării. Printre ei mulți au trăit luptele din 1933, își amintesc cu ură asupraiea cruntă a regimului burghezo-moșieresc. Ce deosebire uriașă între vremurile acelea și condițiile luminoase în care trăiesc azi muncitorii cefești, și ce tot oameșii muncii din țara noastră! Aici au discutat despre viața și munca lor de astăzi, au luat ei înșiși hotărâri importante pentru propriul lor viitor, pentru minunatul viitor socialist al patriei.

Sunt sute și sute, de cele mai diferite meserii. Mecanicii au venit din cursă, zgomoși și veseli. Acari au sosit mândri de postul de încredere ce li s'a încredințat. Din ateliere sunt prezenți nenumărați strungari, lăcătuși, fierari, vrednici și harnici muncitori și tehnicieni. Pe toți îi leagă aceeași glorioasă tradiție, aceeași jăluri în luptă, aceeași neclintit devotament față de partidul nostru drag. Marea și eroica armată a cefeștilor, asuprită și hilită în trecut, hărăzită singurii care-i sunt sarcinile și țelurile de viitor. E deajuns să urmărești privirile hotărâte ale acestor oameni, și pline se de ascultii cuvintele răsperate și de plin de miez, ca să-ți dai seama ce imensă transformare a înfăptuit partidul în viața și conștiința lor.

lângă ceilalți someri. Până îți iese în cale vreun mare bogătaş, poți să-ți vinzi trupul și tinerețe, hătând îrotacole.

Muncitorii noștri n'au așteptat nici băne, nici libertate de la „providență” burgheză. Prea multă foamă și prea mult sânge le-au adus această laudată „providență”. Conduși de partid, ei au ales altă cale: au alungat pe stăpâni, străduindu-se să lucreze și în munca și pe deoară lor. Cu ajutorul minunat al popoarelor sovietice — cărora le datorăm libertatea — poporul muncitor a pornit sălărea luptă pentru construirea patriei socialiste. Și lăcă că viața lui și amară de ieri e liberă, de înfrânt-o viață nouă, de muncă liberă, de înfrânt tot mai îmbelșugat.

În sala minunat împodobită a consfăturii cefești, apedea deasupra meselor acoperite cu pânză neagră, sub clochmele de lumină ale nenumăratelor candelabre, s'au adunat acum cefeștii din toate colțurile țării. Printre ei mulți au trăit luptele din 1933, își amintesc cu ură asupraiea cruntă a regimului burghezo-moșieresc. Ce deosebire uriașă între vremurile acelea și condițiile luminoase în care trăiesc azi muncitorii cefești, și ce tot oameșii muncii din țara noastră! Aici au discutat despre viața și munca lor de astăzi, au luat ei înșiși hotărâri importante pentru propriul lor viitor, pentru minunatul viitor socialist al patriei.

Sunt sute și sute, de cele mai diferite meserii. Mecanicii au venit din cursă, zgomoși și veseli. Acari au sosit mândri de postul de încredere ce li s'a încredințat. Din ateliere sunt prezenți nenumărați strungari, lăcătuși, fierari, vrednici și harnici muncitori și tehnicieni. Pe toți îi leagă aceeași glorioasă tradiție, aceeași jăluri în luptă, aceeași neclintit devotament față de partidul nostru drag. Marea și eroica armată a cefeștilor, asuprită și hilită în trecut, hărăzită singurii care-i sunt sarcinile și țelurile de viitor. E deajuns să urmărești privirile hotărâte ale acestor oameni, și pline se de ascultii cuvintele răsperate și de plin de miez, ca să-ți dai seama ce imensă transformare a înfăptuit partidul în viața și conștiința lor.

lângă ceilalți someri. Până îți iese în cale vreun mare bogătaş, poți să-ți vinzi trupul și tinerețe, hătând îrotacole.

Muncitorii noștri n'au așteptat nici băne, nici libertate de la „providență” burgheză. Prea multă foamă și prea mult sânge le-au adus această laudată „providență”. Conduși de partid, ei au ales altă cale: au alungat pe stăpâni, străduindu-se să lucreze și în munca și pe deoară lor. Cu ajutorul minunat al popoarelor sovietice — cărora le datorăm libertatea — poporul muncitor a pornit sălărea luptă pentru construirea patriei socialiste. Și lăcă că viața lui și amară de ieri e liberă, de înfrânt-o viață nouă, de muncă liberă, de înfrânt tot mai îmbelșugat.

lângă ceilalți someri. Până îți iese în cale vreun mare bogătaş, poți să-ți vinzi trupul și tinerețe, hătând îrotacole.

Muncitorii noștri n'au așteptat nici băne, nici libertate de la „providență” burgheză. Prea multă foamă și prea mult sânge le-au adus această laudată „providență”. Conduși de partid, ei au ales altă cale: au alungat pe stăpâni, străduindu-se să lucreze și în munca și pe deoară lor. Cu ajutorul minunat al popoarelor sovietice — cărora le datorăm libertatea — poporul muncitor a pornit sălărea luptă pentru construirea patriei socialiste. Și lăcă că viața lui și amară de ieri e liberă, de înfrânt-o viață nouă, de muncă liberă, de înfrânt tot mai îmbelșugat.

lângă ceilalți someri. Până îți iese în cale vreun mare bogătaş, poți să-ți vinzi trupul și tinerețe, hătând îrotacole.

Muncitorii noștri n'au așteptat nici băne, nici libertate de la „providență” burgheză. Prea multă foamă și prea mult sânge le-au adus această laudată „providență”. Conduși de partid, ei au ales altă cale: au alungat pe stăpâni, străduindu-se să lucreze și în munca și pe deoară lor. Cu ajutorul minunat al popoarelor sovietice — cărora le datorăm libertatea — poporul muncitor a pornit sălărea luptă pentru construirea patriei socialiste. Și lăcă că viața lui și amară de ieri e liberă, de înfrânt-o viață nouă, de muncă liberă, de înfrânt tot mai îmbelșugat.

Din partea Consiliului de Miniștri al U. R. S. S. și a Comitetului Central al P. C. U. S.

MOSCOVA 14 (Agerpres). — TASS transmite: Consiliul de Miniștri al U.R.S.S. și Comitetul Central al P.C.U.S. au hotărât: 1) Constituirea unei comisii guvernamentale pentru organizarea funerațiilor lui L. Z. Mehlis, compuse din tovarășii Suslov M. A. (președinte), Gorkin A. F., Kuznetov F. F., Pomaznev M. T. și Iasnov M. A.

2) La R. Z. Mehlis să i se înmormânteze în Piața Roșie lângă zidul Kremlinului.

Buletinul medical asupra bolii și cauzei morții lui Mehlis L. Z.

MOSCOVA 14 (Agerpres). — TASS transmite: Mehlis L. Z., născut în anul 1889, a suferit timp de mulți ani de o boală hipertonică, arterioscleroză generală, arterioscleroză a vaselor cerebrale, a vaselor coronare ale inimii și a aortei.

În 1949, a suferit o hemoragie cerebrală (apoplexie) și concomitent un infarct al miocardului care l-a ținut în pat pentru mult timp. Din Octombrie 1952, starea sănătății s'a agravat în urma slăbirii treptate a inimii.

Seful direcției curative-sanitare a Kremlinului, Kuperin I. I., profesor Lukomski P. E., profesor Rusakov A. V., docent Boev V. T., medic Kuzmina N. I.

Dat fiind accentuarea simptomelor de insuficiență cardio-vasculară, Mehlis L. Z. a încetat din viață la 13 Februarie, ora 1.35.

Autopsia anatomo-patologică a arătat: arterioscleroză generală cu lezarea electivă a vaselor inimii, a aortei și a vaselor cerebrale, o cicatrice întinsă consecutivă a infarctului miocardic suferit, un vechi focar de ramolism în regiunea fronto-parietală a creierului.

Cauza morții a fost insuficiența cardiacă.

Pentru ridicarea nivelului cultural al oamenilor muncii

Muzeul raional din Bistrița

Zilele trecute în orașul Bistrița s'a deschis un muzeu raional. Alci sunt expuse diferite obiecte, unelte și arme din cele mai vechi timpuri, găsite în cadrul unei cercetări științifice.

Una din sălile cele mai interesante ale muzeului prezintă perioada de după 23 August, perioada construirii socialismului în țara noastră. Diferite plesse sau măturări a bogățiilor subsolului raionului: lignit, miază, marmură, caolină.

Renouri și machete înfățișează produsele fabricii și întreprinderii din raion, precum și realizările obținute de stațiunea experimentală L.C.A.R., de gospodăriile agricole colective, gospodăriile

de stat, școli, etc. Alta machete prezintă tipuri de câmine culturale și școli construite în ultimii ani în raion, uzina electrică din Bistrița reconstruită pe ruinele uzinei distruse de fasciști, etc.

Planul de viitor al muzeului raional din Bistrița prevede organizarea unei secții de științe naturale, amenajarea unui parc în fața clădirii muzeului, precum și organizarea unui cerc muzeografic pentru înălțarea tinereții.

Noul muzeu din Bistrița dă oamenilor muncii din raion posibilitatea de a-și îmbogăți cunoștințele și contribuie la ridicarea nivelului lor de cultură.

Colaborare rodnică

ARAD (dela corespondența noastră). În scopul ridicării la un nivel mai înalt al activității desfășurate de formațiunile artistice din uzina „Iosif Ranghet” din Arad, comitetul de întreprindere a organizat acum câteva timp o întâlnire între colectivele Filarmoniilor din Arad și muncitorii uzinei. Cu acest prilej, membrii filarmoniilor și-au luat cu acest prilej angajamentul de a ajuta orchestra și corul uzinei în activitatea lor viitoare.

Deasemenea, pentru însușirea unor cunoștințe teoretice mai avansate în domeniul muzicii, 36 muncitori și tehnicieni primesc de acum în mod organizat lecții individuale la școala populară de artă, unde predau membrii orchestrei filarmoniice.

Printre cei însoțiți aici se află strungarul stahanovist Iner Adalbert, stahanovistul Polacek Ioan din secția școlivă și precum și alți reficitori, electricieni și tehnicieni din uzină.

O bibliotecă model

BRĂILA (dela corespondența noastră). Una dintre bibliotecile din orașul Brăila cu o activitate bogată este și aceea a clubului uzinelor metalurgice „Progresul”, care numără peste 12.500 volume.

Folosind forme variate în muncă, colectivul bibliotecii a reușit în ultimele luni să obțină succese însemnate pe linia popularizării cărților și măririi numărului de cititori. Numai în cursul unei singure luni, numărul acelor care au luat cărți dela bi-

bliotecă a trecut de 1.000 iar numărul volumelor citite a fost de peste 2.000.

La bibliotecă clubului uzinelor metalurgice „Progresul” se organizează cu regularitate recenzii de cărți și lecturi literare în colectiv. De curând a avut loc recenzia romanului „Furtuna” al scriitorului sovietic Vilis Lațis, precum și lectura cărții „Gavroche” de Victor Hugo.

Cu mult interes sunt consultate dela această bibliotecă și cărțile tehnice.

restăți Două camionete cu care au venit poliștii și care trebuiau să transporte pe arestați au fost sfărâmate în bucăți.

Între orele 8 și 10 seara, activitatea muncitorilor dimprejurul atelierelelor deveni mai intensă, încercările de fraternizare cu soldații se înmulțiră.

„Scanteia”, în numărul 4 din Februarie 1933, descrie în cuvinte simple și emoționante acest moment de înălțare a solidarității proletare. „Ștefana celerelor”, în ceapă să șuească. Viteazii glasului său de metal avântate deasupra capetelor impresurătorilor năvăliri în cartier, în locuințele muncitorilor, răscoliră toată populația muncitorească din împrejurimile atelierelelor. Muncitorii înțeleseră semnalul de alarmă, începură chemarea de luptă a cefeștilor. Răspunsul nu întârzie să vină hotărât și măreț, așa cum proletariatul își manifestă solidaritatea sa de luptă. Valuri, valuri se năpustiră masele de muncitori, femei și copii ai muncitorilor spre ateliere.

Muncitorii și muncitorii dela C.A.M. lăsară imediat lucrul și în masă compactă se îndreptară spre ateliere. Toată ziua, pe măsură ce lăsară lucrul, mase de muncitori dela ateliere, someri, se revărsară înspre atelierele Grivița-C.F.R.P. Încercură de îndată să sosească ajutoare pentru greviștii.

„...În aceeași zi au izbucnit greve de solidaritate la C.A.M., la Uzinele comunale (azi „I.C.A.S.”) etc.

Muncitorii în masă compacte, din celelalte cartiere, se îndreptară spre cartierul muncitoresc Grand și spre atelierele Grivița.

În stradă se strigau tot timpul lozinci: „Jos starea de asediu!” „Ceram eliberarea arestaților!” „Jos cu scăderea salariilor!” „Ceram deschiderea organizațiilor revoluționare!” „Jos cu războiul antisovietic!” „Jos teroarea!” „Trăiască Partidul Comunist!” „Trăiască frontul unit al muncitorilor!” „Vrem muncă și pace!”

„În după amiaza zilei de 15 Februarie la Grivița și înafara atelierele, muncitorii greviști se pregăteau să se aperi împotriva atacului armat pe care îl plănuia guvernul național-tărănist. La toate intrările, gârziile de autoapărare și toate pchetele de grevă au fost întărite cu noi grupe de muncitori. Sirena suna necontenit alarma. Un foc uriaș a fost aprins în mijlocul străzii din scândurile luate dintr-un depozit aflat în apropiere.

Armata și grupurile de poliști își făceau numal cu greu drum înainte. La fiecare pas aveau loc ciocniri între poliști și muncitori.

„Poliștii începeau să se retragă înaintea arestaților în masă pentru că adunai pe față a sprâlni lupta cefeștilor. Dar muncitorii eliberați din mâinile poliștilor pe cei a-

15-16 Februarie — o pagină de eroism și glorie a proletariatului din România

Marile lupte ale maseelor populare și îndosebi avântul de luptă al proletariatului din țara noastră din primele zile ale lui Februarie 1933, lupte declanșate tocmai atunci când reacțiunea mondială „triumfă” în urma instaurării dictaturii burghezie și moșierilor din România și imperialiștii de peste hotare prin culețanța și combativitatea lor revoluționară.

Revenindu-și din exil în țară la 2 și 3 Februarie, guvernul Valida înțelegeri ce cu imperialismul străin, introduce starea de asediu cu scopul de a înabuși lupta muncitorilor și a celorlalte pături nemulțumite de politica burgheziei și moșierilor române de înrobire a țării și de pregătire a războiului antisovietic. În discuția din parlamentul burghezo-moșieresc, care a avut loc în ziua când s'a propus votarea legii stării de asediu, călăul Valida, în calitate de președinte al guvernului național-tărănist, declară: „E greu să expun în fața țării considerabile ce ne-au îndemnat să instituiam starea de asediu”. Cu toată această greutăți, la sfârșitul dezbaterilor dă în vileag cine mai este beneficiarul stării de asediu, în afara burgheziei și moșierilor: „creditorii străini, prin votarea acestei legi, pot fi mai înnoșiți pentru menținerea ordinii în țara noastră” („Universul” nr. 33 din 5 Februarie 1933).

„Imediat după declararea stării de asediu, conducătorii Gh. Gheorghiu-Dej, din în sarcinarea partidului, se deplasează în centrele principale cefeștice, unde prezintă cu Comitețele locale de acțiune noile forme de luptă și experiența câștigată în urma luptelor din 2-3 Februarie 1933.

La Cluj, unde la 3 Februarie au fost arestați o parte din membrii Comitetului local de acțiune și doi delegați ai Comitetului Central de acțiune muncitorii cefești, conduși de comiștii, declară la ziua de 7 Februarie o grevă demonstrativă cu o lășare în fața direcției atelierelelor. Sub presiunea maseelor, direcția este nevoită să intervină la Siguranță pentru eliberarea celor arestați. Asemenea acți-

FRAGMENTE DIN LUCRAREA TOVARĂȘULUI CHIVU STOICA, INTITULATĂ „EROICELE LUPTE ALE MUNCITORILOR CEFEȘTIȘI ȘI PETROLIȘTI DIN 1933”

unul au loc și în alte centre muncitorești din țară.

În aceste împrejurări, la 12 Februarie 1933, guvernul antipopular valdist, aplicând acordul tălhăresc dela Geneva 2, declară cu fațamorie „că se cer sacrificiile tuturor claselor sociale și că situația economică a țării impune jertfe și economii întregului organism de stat”. Sunt anulate toate promisiunile făcute la 2-3 Februarie și se pune în aplicare o nouă reducere de salarii.

Drept răspuns la aplicarea dictatului dela Geneva de înrobire economică a țării are loc, sub conducerea tovarășului Gh. Gheorghiu-Dej, sedința Comitetului Central de acțiune pe țară a cefeștilor, la care se hotărăște organizarea de greve în principalele centre cefeștice. Noile acțiuni ale muncitorilor cefești se desfășoară sub lozincile de luptă împotriva stării de asediu, a cenzurii, a dizolvării sindicatelor și organizațiilor revoluționare, pentru eliberarea celor arestați.

„În întreaga țară Siguranța și poliția deslănțuie o cruntă acțiune represivă împotriva maseelor muncitoare și caută cu înfrigurare pe conducătorii lor revoluționari pentru a-i aresta. În noaptea de 14 Februarie 1933, tovarășul Gh. Gheorghiu-Dej este arestat. Deasemenea sunt arestați și alți conducători ai luptelor. La Constanța este arestat și asasinat mișcetele de Siguranță un instructor al Comitetului Central, luptătorul comunist Stolanov Ursu. Aceste arestări făcute tocmai în zilele în care treburile s'a pornesc lupta la principalele ateliere cefeștice din țară — atelierele Grivița — constituie o greă lovitură dată muncitorilor. Dar această lovitură a burgheziei n'a mai putut opr-

găseau foarte mulți tineri muncitori, a fost culcat la pământ. Odată cu ei căzu unul din conducătorii comunisti, Dumitru Popa. Un tânăr muncitor, Vasile Roșu, membru al Uniunii Tineretului Român, continua să tragă sirena. El rămase la datorie, în bătaia gloanțelor. Clurul de gloanțe și lovituri de baloanete, el murit eroic la postul lui de luptă.

În fața atacului mișcetele, muncitorii s'au retras în ateliere, unde s'au barricadat. Armata a fost nevoită să cesească ateliere cu ateliere, sală cu sală. Până la ora 11 a ținut evacuarea atelierelelor. S'au produs scene de o sălbăticie neînchipuită. Ofițerii, setoși de sânge, au dat ordin ca toți cei prinși să fie culcați la pământ în lovituri de puști și de baloanete.

„Muncitorii rămași în viață au fost încadrați între jandarmi și transportați în camioane, cu mâinile ridicate, ca niște prizonieri de război, la cazarma Malmanson și în becurile prefecturii de poliție. Peste două mii de muncitori au fost arestați. În curtea atelierelelor au rămas sute de morți și răniți. Cum se lasă noaptea, morții pe ale căror buletine de deces cărții aveau să scrie „omor suzării” fură transportați pe acuns în camioane închise și arși tot pe acuns la crematoriul.

Arătând uriașă însemnătate a evenimentelor din 1933 dela Grivița, tovarășul Gh. Gheorghiu-Dej spune în raportul său cu prilejul împlinirii a 30 de ani de luptă a Partidului Comunist Român: „Cu toată reprimarea sângeroasă a grevei dela Grivița, cu toată teroarea desăntătită împotriva mișcării muncitorești, măsurile de desființare a organizațiilor sindicale și înscenarea judiciară împotriva conducătorilor grevelor, luptele cefeștilor și petroliștilor au constituit o manifestare hotărâtă a forței clasei muncitoare împotriva fascismului, lovind în politica de fascizare a țării și de înfocare a ei față de imperialism, prichindul căderea guvernului călăului Valida și având ca urmare întărirea influenței și legăturilor partidului cu masele, partidul însuși întărind-se prin intrarea în rândurile sale a elementelor celor mai combative, mai revoluționare, mai călitate în focul acestor mari lupte”.

„Marile lupte revoluționare din Februarie 1933 au fost o puternică manifestare a influenței politice și a forței organizatorice a Partidului Comunist, care, deși era în această luptă, a pregătit și a condus aceste lupte. Ele au demonstrat că Partidul Comunist este apărătorul intereselor de zi cu zi ale clasei muncitoare, organizatorul luptei muncitorilor pentru o viață mai bună, împotriva exploatareii burghezo-moșierilor și înrobirii economice a țării de către imperialismul mondial, în frunte cu cei americani și englezi,

1) La 2 și 3 Februarie 1933 avansată loc puternice greve ale muncitorilor cefești din București și ale muncitorilor petroliști din Valea Prahovei. (Nota red.)

2) Acordul dela Geneva, încheiat de guvernul călăului național-tărănist și clanșerii din Apus, prevedea între altele înrobirea pentru România, agravarea poliției mârșave a concedierilor în masă, a scaderilor de salariu și a „curberilor de sa-crificiului”. (Nota red.)

3) În ziua de 15 Februarie 1933, guvernul antipopular valdist, aplicând acordul tălhăresc dela Geneva 2, declară cu fațamorie „că se cer sacrificiile tuturor claselor sociale și că situația economică a țării impune jertfe și economii întregului organism de stat”. Sunt anulate toate promisiunile făcute la 2-3 Februarie și se pune în aplicare o nouă reducere de salarii.

