

Biblioteca
Hunedoara



Știința

Organ al Comitetului Central al P.M.R.

PROLETARI DIN TOATE ȚĂRILE, UNIȚI-VA!

In ziarul de azi

- M. Roșianu: Cum a fost organizată evadarea tovarășului Gheorghe Gheorghiu-Dej din lagărul de la Tg. Jiu în august 1944 (pag. 2-3).
- E. Oproiu: Cronica filmului — Portretul unei generații (pag. 2-a).
- Un nouflat conducător al proletariatului german (pag. 3-a).

Anul XXXIV Nr. 6352

Marți 18 august 1964

4 PAGINI — 20 BANI

23
AUGUST
XX

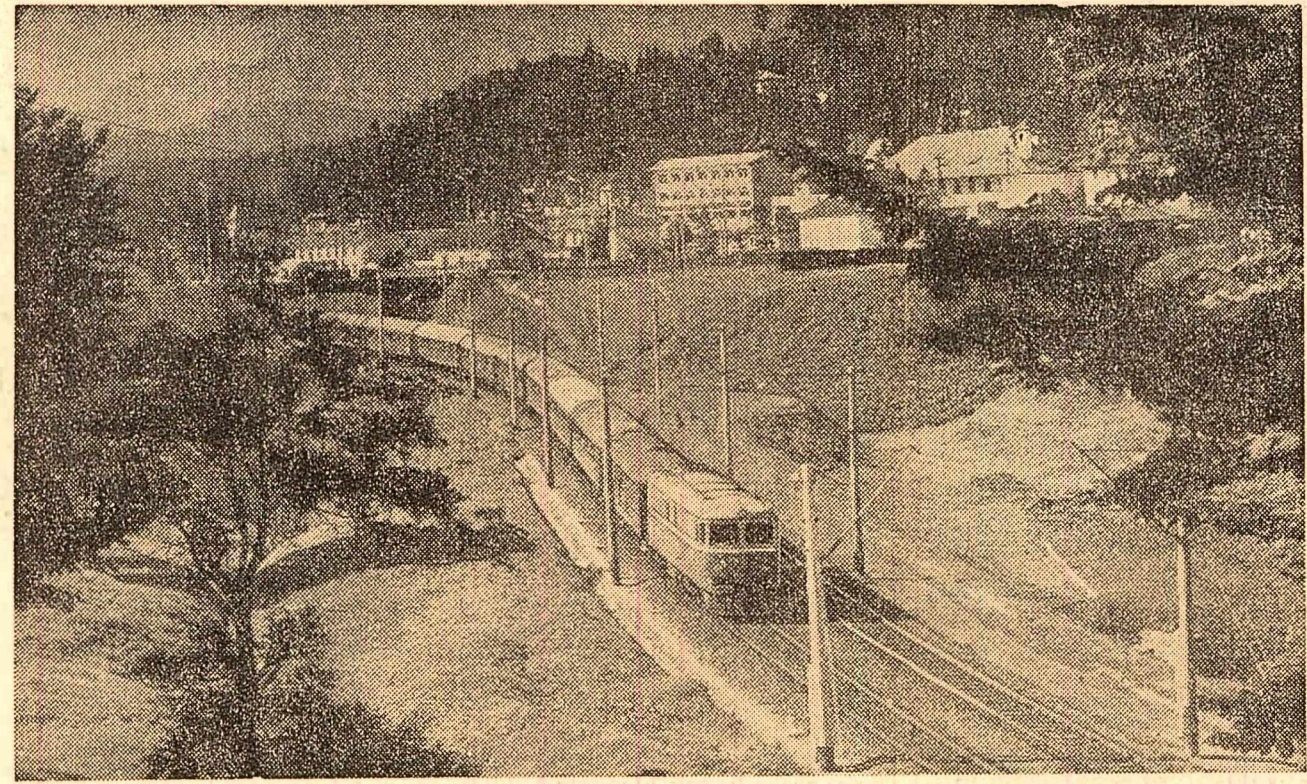
Dezvoltarea și modernizarea transporturilor

Dumitru SIMULESCU
ministru transporturilor și telecomunicațiilor

Dezvoltarea complexă și în susținut a economiei naționale, sporirea producției industriale și agricole, ridicarea potențialului economic al tuturor regiunilor țării, intensificarea schimburilor între oraș și sat au determinat, de la an la an, creșterea continuă a volumului transporturilor. Nevoile de transport au sporit și ca urmare a largirii schimburilor comerciale cu străinătatea și dezvoltării turismului.

Statul nostru democrat-popular a depus mari eforturi materiale și financiare pentru refacerea și înzestrarea tehnică a transporturilor, rămase în stare de inapoiere de la vechiul regim. Au fost refăcute și modernizate sute de kilometri de cale ferată, un mare număr de depouri, ateliere de reparații, instalații portuare. În același timp, s-au construit trasee și stații noi, s-au demizat rețeaua de drumuri, a crescut parcul de locomotive, vagoane, autocamioane, nave, avioane etc. Toate acestea, ca și munca plină de avânt a muncitorilor, tehnicienilor și inginerilor care lucrează în acest sector, au făcut ca sarcina stabilită în Directivele Congresului al III-lea al partidului privind creșterea volumului transporturilor de mărfuri de 1,8 ori, în perioada 1960—1965, să fie realizată cu mult mai devreme. În anul 1963, s-au transportat cantități de produse și mărfuri de 2,1 ori mai mari decât în 1959. În comparație cu anul 1948, creșterea este de peste 8,6 ori, iar la transportul de călători de 4,3 ori. A sporit mult, în acești ani, ponderea mijloacelor auto în transportul mărfurilor. Prin dotarea flotei noastre cu camioane de 4500 și 10000 t.d.w., petroliere de 17000 t.d.w. etc., s-a ajuns ca flota proprie să execute un volum de transporturi de peste 5 ori mai mare decât în anul 1950. De asemenea, capacitatea de transport a parcului de avioane, exprimată în număr locuri, a crescut la finele anului 1963 de 6 ori față de anul 1950, prin dotarea cu avioane de viteze și capacități sporite.

În anii puterii populare, și mai ales în anii șezesului, s-au luat numeroase măsuri și s-au alocat importante fonduri de investiții pentru ridicarea stării tehnice a ramurii transporturilor la nivelul curierilor tehnicii moderne. Eforturile au fost îndreptate în mai multe direcții: dotarea cu noi mijloace de transport cu caracteristici tehnice dintre cele mai perfecționate, folosirea celor mai moderne mijloace de tracțiune, mecanizarea și automatizarea largă a proceselor de exploatare, aplicarea în toate domeniile de activitate a procedurilor tehnologice moderne și de organizare rațională a muncii. În cadrul acțiunii de creștere a capacității parcului de mijloace de transport s-a urmărit și se urmărește în continuare reînnoirea și îmbunătățirea structurilor acestor mijloace. La calea ferată, parcul este dotat cu noi vagoane de marfă, în cea mai mare parte pe 4 osii, cu mare capacitate de încărcare, de până la 60 tone pe vagon. Acestea sînt de diferite tipuri — acoperite și descoperite, vagoane cisternă ș.a. În prezent uzinele constructoare de mașini din țară caută, prin reproiectare, găsirea unor noi soluții pentru reducerea greutateii proprii a vagoanelor de marfă în avantajul încărcăturii. Coeficientul de țară este la



Cu locomotiva Diesel-electrică pe drumurile de fier ale patriei

noile vagoane cuprins între 0,4—0,5, pe cînd la cele vechi era de 0,6—1,2. Rezultate foarte bune s-au obținut în execuția vagonului pentru transportul materialelor sub formă de pulbere, recent asimilat la Uzinele mecanice Turnu Severin, avînd caracteristici tehnice și economice care îl situează la nivelul vagoanelor celor mai moderne de acest tip. El permite, de exemplu, ca descărcarea cimentului să se facă cu ajutorul instalației pneumatice în numai 30 de minute, față de cîteva ore cit dura această operație la tipurile de vagoane obișnuite, pierzîndu-se totodată complet și pierderile. Serioase îmbunătățiri s-au adus și noilor vagoane de călători, a căror producție de serie a fost pusă la punct la Uzinele de vagoane din Arad; acestea permit atingerea unei viteze de 160 km pe oră. Încălzirea lor nu se mai face cu abur, ci cu aer cald, cu reglare automată a temperaturii, iar iluminatul este fluorescent.

Una din măsurile importante de tehnizare și modernizare a căilor ferate o constituie înlocuirea tracțiunii cu abur prin tracțiunea cu locomotive Diesel-electrice. Această acțiune, care a fost începută în anul 1959, se extinde tot mai mult, ca urmare a înzestrării căilor noastre ferate cu noi locomotive Diesel-electrice de producție românească, ajungîndu-se ca ponderea traficului efectuat cu asemenea locomotive să crească de la 1 la sută cît era în 1961, la 26 la sută în semestrul I 1964, iar la sfîșitul anului 1965 se prevede circa 40—50 la sută din totalul traficului feroviar. Extinderea tracțiunii Diesel, în afară de avantajele tehnice și de exploatare pe care le prezintă comparativ cu tracțiunea cu abur (viteza comercială cu 50 la sută mai mare, tonajul mediu pe tren sporit cu 35 la sută etc.), duce și la îmbunătățirea condițiilor de muncă și la scăderea cheltuielilor de exploatare. Pe baza studiilor făcute, pe care experiența anului 1963 le-a confirmat, a rezultat că o locomotivă Diesel-electrică, față de o locomotivă cu abur de cel mai puternic tip folosită în prezent în rețeaua noastră de cale ferată pentru traficul de mărfuri, realizează anual, la același volum de prestații, o economie de 1,5 milioane lei.

Ca urmare a creșterii puterii de tracțiune și a vitezei locomotivelor, a măririi capacității vagoanelor, a creșterii traficului de mărfuri și călători a apărut necesitatea îmbunătățirii continue a căii și a perfecționării metodelor de exploatare în stații. Astfel, ritmul de refacere a liniilor de cale ferată a fost mereu în creștere. În ultimii patru ani de exemplu refăcîndu-se anual, în medie, circa 650 km de linii; pentru scurtarea cit mai mult a timpului de închidere a circulației, la aceste lucrări s-a adoptat sistemul de lucru din panouri, pe tronsoane. De asemenea, pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și implicat a celor de confort ale călătorilor, precum și pentru reducerea cheltuielilor de întreținere, s-a extins calea continuă, înlocuindu-se și traversele din lemn cu cele din beton armat pre-comprimate.

Pe linia promovării cu perseverență a tehnicii noi în transporturi a căpătat o largă extindere acțiunea de mecanizare și automatizare a proceselor de exploatare. La calea ferată s-au introdus centralizarea electrodinamică a stațiilor, blocul automat de linie, centralizarea dispecer etc., ceea ce a dus la îmbunătățirea condițiilor de siguranță.

(Continuare în pag. II-a)

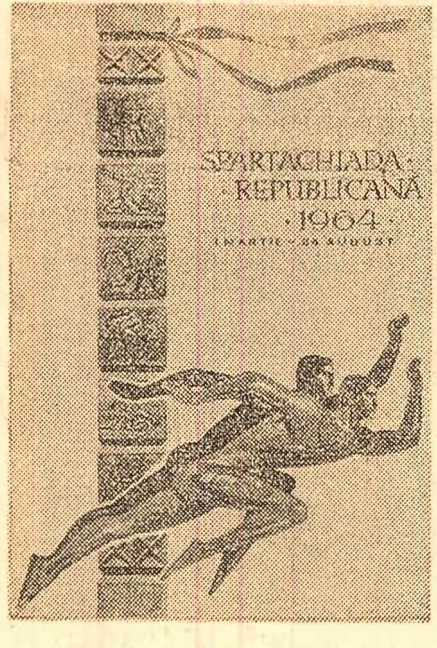
Premieră festivă cu filmul „Străinul”

Luni seara, la cinematograful Patria din Capitală a avut loc premiera festivă organizată în cinstea celei de-a XX-a aniversări a eliberării patriei cu filmul „Străinul”, o nouă realizare a Studioului cinematografic „București”. Filmul este realizat de regizorul Mihai Iacob, după cunoscutul roman cu același titlu al lui Titus Popovici care sormnează și scenariul. Cu acest prilej au fost prezentați publicului actorii Ștefan Ciubotărașu, Fory Etterle, Nae Roman, Irina Petrescu, Ștefan Giorche, Serban Cantacuzino, Gheorghe Dinică, Corina Constan-

tinescu, George Măruță și regizorul filmului Mihai Iacob.

Au participat Constanța Crăciun, președinte al Comitetului de Stat pentru Cultură și Artă, George Mavcovei, adjunct al ministrului afacerilor externe, Virgil Florea, vicepreședinte al Comitetului de Stat pentru Cultură și Artă, oameni de artă și cultură, un numeros public. Au participat de asemenea atașatul cultural și de presă acreditat la București. Spectacolul s-a bucurat de succes.

(Agerpres)



AZI, PE STADIONUL REPUBLICII

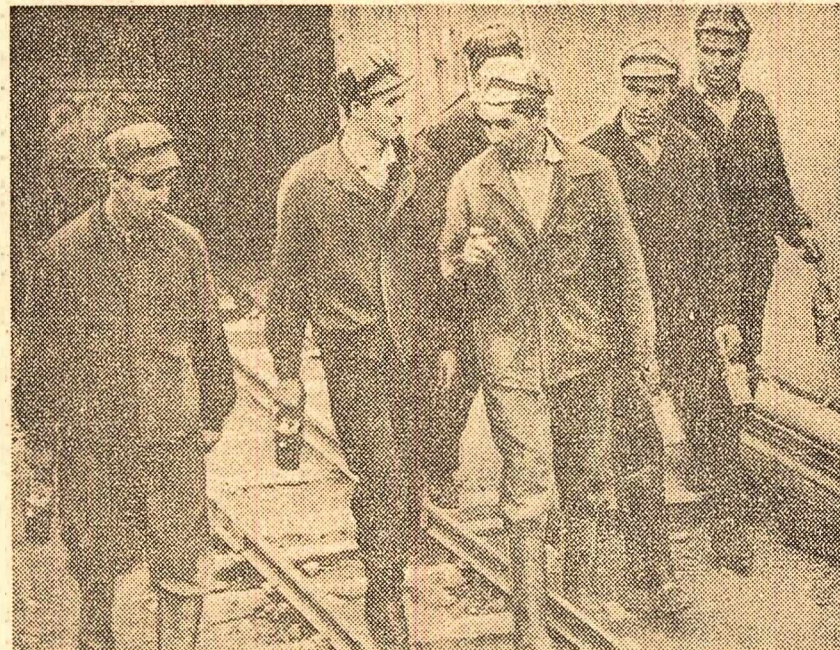
Deschiderea festivă a finalelor Spartachiadei republicane

Începînd de astăzi, finalele Spartachiadei republicane se vor desfășura din plin. Cei aproape 2500 de sportivi și sportive, veniți din toată țara, își vor măsura forțele pentru cîștigarea titlurilor de campioni ai primei Spartachiade republicane, iar la unele sporturi și a titlurilor de campioni ai țării. Intrecerile se dispută pe principalele baze sportive ale Capitalei: stadionul „23 August”, în parcurile cluburilor Dinamo și Progresul, în sălile Floreasca, Recolta și Politehnica, pe terenurile Știința etc. Deschiderea festivă a grandioasei competiții sportive are loc astăzi, la ora 18, pe stadionul Republicii. (Amănunte asupra finalelor Spartachiadei în pag. a III-a).

CRAIOVA Instalație dată în funcțiune cu o lună mai devreme

Zilele trecute au fost terminate lucrările de construcție-montaj la stația de descărcare, transport și stîrfîmăre a cărbunelui de la Centrala electrică de termoficare Craiova. Lignitul este adus în vagoane din bazinul carbonifer Valea Motru-lui. Procesul de descărcare este complet mecanizat. Benzile transportoare preiau cărbunele care este dus spre concasoare unde are loc sfîrșimarea pînă la o granulatie de 20 mm. Lungimea acestor benzi ajunge

la circa 6 km capacitatea lor de transport fiind de 1200 tone pe oră. Instalația este realizată la un nivel tehnic ridicat, întregul proces tehnologic fiind automatizat. Duminică a fost descărcat primul transport de cărbune pentru pregătirea rezervei de combustibil. În prima zi 8000 tone lignit au intrat în depozit. Trustul de construcții și montaje energetice a dat în funcțiune această instalație complexă cu o lună mai devreme.



Au mai rămas doar cîteva zile și harnicii mineri din brigăzile lui Petru Crișan (stînga) și Nistor Flutur (dreapta) se vor întîlni, odată cu strîngerea tunelului

Din partea Consiliului de Stat și a Consiliului de Miniștri

Consiliul de Stat al Republicii Populare Romine și Consiliul de Miniștri anunță cu adîncă durere

înțetarea din viață a tovarășului Mihai Ralea, membru al Consiliului de Stat, eminent om de știință și

scriitor, activist de seamă pe tîrîm de stat și obștesc, militant neobosit pentru cauza păcii și socialismului.

Mihai Ralea

În ziua de 17 august 1964 a înțetat din viață academicianul profesor Mihai Ralea, membru al Consiliului de Stat al Republicii Populare Romine.

Mihai Ralea s-a născut în ziua de 1 mai 1896 la București. Absolvent al Facultății de drept și de litere din Iași, își continuă studiile în Franța, unde în anul 1923 obține titlul de doctor în litere cu o teză vîndînd încă de pe atunci viitoarele preocupări ale tinărului intelectual — „Ideea de revoluție în doctrinele socialiste”

Conferențiar de pedagogie socială din anul 1923 și apoi profesor de psihologie și estetică la Universitatea din Iași, Mihai Ralea desfășoară o vastă activitate pedagogică și publicistică, fiind unul dintre cei mai asidui colaboratori ai „Vieții Românești”, în paginile căreia semnează remarcabile studii de sociologie, estetică și critică literară.

Ca profesor de estetică din anul 1938 al Facultății de litere și filozofie din București și psihologie la catedrei de psihologie la aceeași facultate, întreprinde o temeinică și rodnică muncă științifică și didactică, formînd în jurul său un cerc larg de cadre, cărora le însușia pasiunea pentru cercetarea științifică.

Cărturar democrat, om de o vastă cultură, talent original și multilateral, Mihai Ralea publică înainte de 23 August 1944 numeroase lucrări, printre care: „Formarea ideii de personalitate”, „Introducere în sociologie” sau „Explicarea omului”, în care apără principiile unui înalt umanism, ideea de stimă pentru condiția umană, de civilizație și progres.

În anii dictaturii fasciste, orientarea sa profund democratică îl apro-

pie de Partidul Comunist Român. Partidul socialist-tărănesc, condus de Mihai Ralea, s-a alăturat Frontului patriotic antihitlerist, fîurînd din inițiativa P.C.R. în iunie 1943. Mihai Ralea a fost unul din inițiatorii memoriului semnat de intelectualii progresiști prin care se cerea ieșirea României din războiul antisovietic.

Ministru al artei în primul guvern democratic, președat de dr. Petru Groza, ministru al Romîniei



în Statele Unite, deputat în Marea Adunare Națională, vicepreședinte al Prezidiului Marii Adunări Naționale și din anul 1961 membru al Consiliului de Stat, Mihai Ralea a desfășurat o vastă activitate închinată patriei socialiste, pe care a slujit-o cu un nesfîrșit devotament.

Ca președinte al Comitetului național pentru apărarea păcii, ca membru în Biroul Consiliului Mondial al Păcii, în calitate sa de pre-

ședinte al Comisiei naționale a R.P. Romine pentru U.N.E.S.C.O. și ca președinte al Grupului național român al Uniunii Interparlamentare și membru al Consiliului acestei Uniuni, Mihai Ralea a militat cu înflăcărare pentru cauza păcii și a coexistenței pașnice între popoare. Cuvinatul său talentat a răsunit la numeroase reuniuni internaționale.

Om de știință de prestigiu internațional, el și-a adus în calitate de președinte al Institutului român pentru relații culturale cu străinătatea valoroasa sa contribuție la apropierea și colaborarea dintre oamenii de știință și cultură din țara noastră și colegii lor de peste hotare.

A îmbinat întotdeauna munca politică și obștească cu cea științifică, cercetările sale publicate în ultimele două decenii din domeniul psihologiei sociale, al istoriei psihologiei sau al psihologiei artei făcînd autoritate în materie.

Director al Institutului de psihologie al Academiei R.P. Romine și al revistei „Viata Românească”, Mihai Ralea a adus o contribuție valoroasă la răspîndirea învățăturii marxist-leniniste.

Ca o înucunare a unei munci neobosite în slujba socialismului, în anul 1957 Mihai Ralea a fost primit în rândurile Partidului Muncitoresc Român.

Pentru activitatea sa socială, politică, științifică și didactică, Mihai Ralea a fost distins cu înalte ordine și medalii ale Republicii Populare Romine și cu titlul de „Laureat al Premiului de Stat”.

Prin dispariția academicianului Mihai Ralea, pe poporul nostru pierde pe unul dintre cei mai valoroși cărturari ai săi, militant activ și neobosit pentru progresul social și cultural al țării, patriot devotat socialismului și păcii.

ACADEMIA R. P. ROMINE
INSTITUTUL ROMIN PENTRU RELATIILE CULTURALE CU STRAINATATEA
GRUPUL NATIONAL ROMIN AL UNIUNII INTERPARLAMENTARE
MINISTERUL INVATAMINTULUI
COMITETUL NATIONAL PENTRU APARAREA PACII
COMISIA NATIONALA PENTRU U.N.E.S.C.O.

Constituirea comisiei pentru organizarea funeraliilor

Pentru organizarea funeraliilor academicianului Mihai Ralea a fost

constituită o comisie formată din tovarășii: Grigore Geamănu — pre-

ședinte, Ilie Murgulescu, Ștefan Bălan, Athanase Joja și Ion Paș.

De la comisia pentru organizarea funeraliilor

Comisia pentru organizarea funeraliilor academicianului Mihai Ralea comunică:

Publicul va avea acces miercuri

la sicriul cu corpul neînsușit al defunctului va fi depus în Halul Marii Adunări Naționale a Republicii Populare Romine.

Cu angajamentele indeplinite

PITEȘTI (coresp. „Științei”). — De la începutul anului, întreprinderile industriale din regiunea Argeș și-au depășit angajamentele la producția globală cu 22,2 la sută. Au fost realizate peste plan 12.990 tone cărbune, 810 tone sodă calcinată și caustică, 32.155 m c busteni, 69.923 m p furnire estetice, 1.046 tone conserve de legume și fructe etc. Pe 7 luni, economiile și beneficiile suplimentare se ridică la 104.863.000 lei (față de 66.714.000 lei cit era angajamentul). Se evidențiază Trustul de extracție și cel de foraj Argeș, Uzina de produse sodice Govora, Trustul minier Argeș și altele.

Materiale de construcție produse peste plan

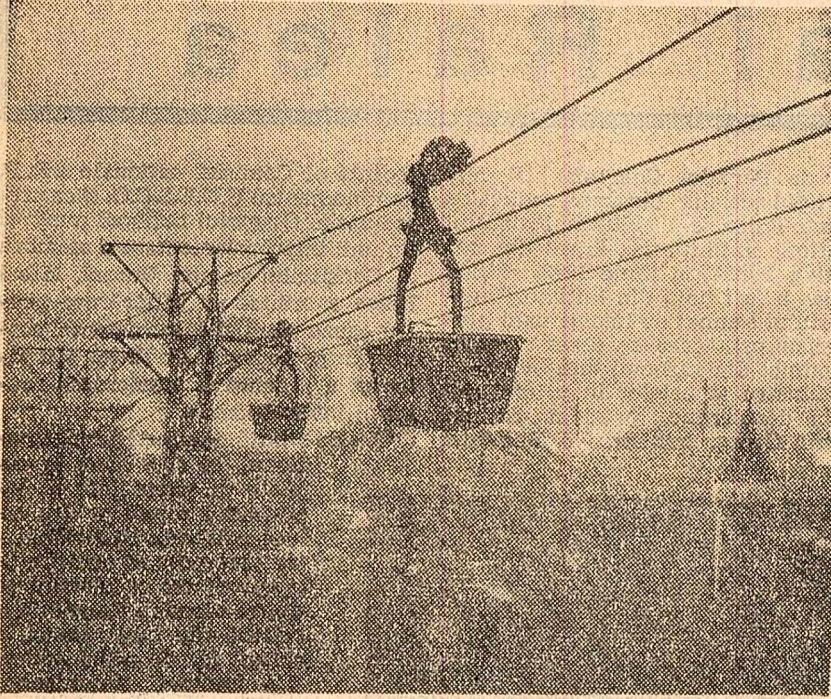
Din datele centralizate ale Ministerului Industriei Construcțiilor reiese că de la începutul anului și pînă acum, colectivele unităților care aparțin acestui minister au produs peste prevederile planului 140.000 tone ciment, 254.000 mp geamuri, 1.800.000 mp carton și pinză asfaltată, 125 tone articole sanitare din porțelan și faianță.

Volumul producției de materiale de construcții din anul 1958 este realizat astăzi în numai 50 de zile. Printre ultimele succese obținute în acest sector de activitate se numără fabricarea unor cimenturi superioare, largite sortimentelor de prefabricate de beton, de obiecte sanitare etc.

Organizarea mai bună a producției în fabrici, folosirea mai judicioasă a materialelor au permis ca economiile obținute în primele șase luni ale acestui an să depășească 7 milioane lei.

Constantin MORARU
Nistor TUIUCU

CONCURSUL „ȘTIINȚII” pentru cea mai bună fotografie



C. AMZĂREȘTI
București
Drumul minereului



N. CRISTOVEANU
București
La expoziție

Dezvoltarea și modernizarea transporturilor

(Urmare din pag. 1-a)

ranță a circulației trenurilor, la mărirea capacității de circulație, la creșterea productivității muncii.

Un domeniu important în introducerea mecanizării îl constituie operațiile de încărcare-descărcare a mărfurilor. În stațiile de cale ferată, mai ales în cele cu trafic intens, gradul de mecanizare a cunoscut o continuă creștere, ceea ce a determinat scăderea timpului de staționare a vagoanelor. În anul 1963, lucrările de încărcare-descărcare în stațiile de transbordare, de exemplu, au fost mecanizate în proporție de peste 85 la sută. Transportul mărfurilor din stațiile de cale ferată la întreprinderi în containere — soluție modernă, de mare eficacitate — s-a extins atât pe calea ferată, cât și în transporturile cu autocamioanele. În ultimii patru ani, volumul mărfurilor transportate în containere a crescut de trei ori.

În sectorul naval, dotarea continuă a porturilor noastre fluviale și maritime cu utilaje mecanizate (macarale, tractoare, autostivuitoare etc.), a făcut ca, în perioada 1950—1962, indicele de mecanizare a operațiilor portuare să crească de la 18 la sută la 53,8 la sută.

O dată cu modernizarea tuturor mijloacelor de transport, potrivit orientării date de partid, preocuparea noastră se îndreaptă spre creșterea continuă a ponderii transportului de mărfuri efectuate cu mijloace auto care, în anumele limitate de distanță, are o operativitate mai mare, permite reducerea numărului de operații de încărcare-descărcare, necesită cheltuieli mai mici etc. Ca urmare a măsurilor luate, a creșterii capacității parcului auto și a îmbunătățirii structurii sale, volumul mărfurilor transportate cu mijloace auto a ajuns să reprezinte în anul 1963 circa 52 la sută din totalul tonelor-mărfuri transportate, față de 2,8 la sută cât reprezenta în anul 1950,

iar la parcursul mărfurilor, 5,5 la sută din totalul tonelor-kilometri față de 0,5 la sută în 1950. În zătreava autobazelor cu un număr însemnat de autovehicule noi, inclusiv cu tipuri speciale de remorci, a dus la creșterea indicilor de utilizare, la ușurarea condițiilor de întreținere și de exploatare, reducerea cheltuielilor de transport. Industria constructoare de mașini a țării noastre asigură acum aproape în întregime necesarul economic național de autovehicule moderne.

Dezvoltarea rapidă a transporturilor auto, creșterea turismului și în general intensificarea traficului rutier sint strins legate de dezvoltarea și starea rețelei de drumuri. Acestea trebuie să asigure o circulație neîntreruptă și în bune condiții a autovehiculelor, cu un preț de cost la transport cât mai redus. Partidul și guvernul au acordat o deosebită grijă creșterii și îmbunătățirii rețelei de drumuri, alocând în acest scop fonduri importante. În cei 20 ani care au trecut de la eliberarea țării s-a modernizat o rețea de drumuri de peste 6 ori mai mare față de cea existentă în anul 1944. S-au construit trasee noi și au fost executate lucrări de refacere și de mărirea rezistenței pe aproape toate șoselele. Astăzi capitala țării noastre este legată de toate orașele de reședință regională prin șosele modernizate. S-a îmbunătățit substanțial calitatea lucrărilor, s-a redus prețul lor de cost. Anul trecut, prețul de cost al unui kilometru de drum modernizat a fost cu circa 20 la sută mai mic decât în anul 1958, iar calitatea lucrărilor s-a îmbunătățit simțitor.

Dat fiind că rezultatele tehnico-economice se obțin în producție depind, mai ales, de priceperea și inițiativa creatoare a oamenilor muncii, de ridicarea sistematică a nivelului de cunoștințe profesionale și de cultură

generală, a fost dezvoltat și lărgit în vătmântul profesional și tehnic. Numai în anul 1963 au fost cuprinși în unitățile ministerului nostru, în diferite școli și cursuri de calificare și de ridicare a calificării profesionale, aproape 75 000 oameni. În ultimii ani a crescut numărul muncitorilor calificați în meseriile de mecanic și electrician de instalații pentru locomotive Diesel-electrice, de conducători auto, mecanici și electricieni auto etc.

În urma măsurilor luate de partid și guvern pentru ridicarea nivelului de trai al oamenilor muncii, câștigul mediu al lucrătorilor din transporturi a înregistrat creșteri continue; fondurile importante alocate în domeniul social-cultural au dus la o sporire însemnată a salariului real. Numeroase familii s-au mutat în case noi. Realizări însemnate au fost obținute și în domeniul ocrotirii sănătății muncitorilor din transporturi. Pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă ale oamenilor muncii din transporturi au fost alocate numai în perioada șesenalului peste 25 milioane lei.

În aceste zile, în întreprinderi și unitățile de transport din întreaga țară se desfășoară o activitate rodnică în întrecere, în scopul realizării unui volum sporit de lucrări în condiții calitative din ce în ce mai bune și mai economice. În primul semestru al acestui an, volumul transporturilor finalizate pe total minister a fost depășit cu 1,1 la sută la tone-expediate, cu 3,7 la sută la tone-kilometri și cu 6,7 la sută la călători-kilometri, obținându-se economii suplimentare la prețul de cost în valoare de peste 23 milioane lei.

Hotărârea lucrătorilor din transporturi este de a dezvolta necontenit experiența dobândită, de a înscrie noi și importante succese în îndeplinirea planului și a angajamentelor luate în cinstea celei de-a XX-a aniversări a eliberării patriei.

„PĂDUREA VULTURILOR” PE SCENA OPEREI ROMINE DE STAT DIN CLUJ

CLUJ (coresp. „Științei”). — Ieri seară, pe scena Operei romine de stat din Cluj a avut loc premiera operii în 3 acte „Pădurea Vulturilor” de Tudor Jarda, pe un libret de Corneliu Rusu și Pompiliu Gilmanu. Lucrarea este inspirată din lupta eroică a comuniștilor pentru înfăptuirea insurjecției armate de la 23 August 1944. Rolurile principale au fost interpretate de Ecaterina Vilcovici și Traian Popescu, artiști emeriți, Teodor Anastasiu, Maria Stoica, Vasile Bărbieru și alții. Spectacolul a fost pus în scenă de Ilie Balea, laureat al Premiului de Stat. Conducerea muzicală aparține lui Petre Sbircea, iar decorul lui Mihai Nemeș. Spectacolul s-a bucurat de succes.



O scenă din film

CRONICA FILMULUI

PORTRETUL UNEI GENERAȚII

În mod semnificativ, în aceste zile care premerg celei de-a douăzecea sărbătoriri a lui 23 August, cinematografia noastră prezintă un film de mari proporții consacrat luptei patriotice a poporului pentru eliberarea de sub jugul fascist. Atmosfera încordată a zilelor în care a fost pregătită și înfăptuită insurjecția armată, eroismul de care au dat dovadă masele, constituie cadrul istoric în care se desfășoară acțiunea dramatică a „Străinului”.

În această perioadă hotărâtoare pentru soarta țării și poporului nostru are loc procesul de clarificare al înfăptuirii Andrei Sabin; luptele și prefacerile revoluționare la care la parte îi schimbă destinul și îi dau posibilitatea ca — alături de masele conduse de partid — să pășească pe drumul realizării lui omenești.

Tema „străinului”, tema izolării și a singurătății individului este familiară și literaturii, și cinematografului care se ocupă de „condiția umană” în societatea burgheză. Multe cărți și filme descriu experiența deznădăjduită a oamenilor lucizi ce se trezesc singuri și străini, în mijlocul unei societăți de la care nu mai pot spera nimic. Ele duc în mod firesc la întrebarea: Există vreo soluție? Există vreo cale care să permită omului lucid să-și depășească drama?

Există! Răspunde răpical și adevărat film „Străinul”, și premiul pe care l-a primit la Festivalul de la Mamaia (Premiul special al juriului) arată în mod concludent locul pe care ocupă valoarea producției în dezvoltarea cinematografului românesc.

Porind de la un roman care se înscrie printre cele mai valoroase opere ale noii noastre literaturi, transpunerea cinematografică a fost concepută de scenarist (Titus Popovici) și tratată de regizor (Mihai Iacob) în două părți — parca locmele pentru a sublinia caracterul acestei de „întrebare și răspuns”. Prima parte, „întrebarea”, este portretul unei generații, a celei generații de intelectualii-adolescenți pe care anul 1944 a surprins-o într-o zguduitoare criză de conștiință. Este generația care a deschis ochii în mijlocul ororilor fascismului. Este generația pentru care luna plină n-a fost un astru romantic, ci cobea bombardamentelor nocturne. Este generația a cărei luptă a salvat țara de la catastrofa. Portretul generației este minuțios și complex individualizat. Există în Andrei Sabin un amestec de aparent cinism și de sete de iubire, de revoltă sinceră și de teribilism. Scenariul și regia folosesc în această primă parte pro-

cedeele portretului psihologic. Aparatul se apropie de erou și îl surprinde gesturile mărunte, reacțiile intime. Tonul filmului care este de fapt tonul cu care Andrei Sabin își comentează experiența, este încărcat de sarcasm, de o cruzime infantilă. Eroul se simte jignit că trăiește într-o lume ce-i apare ridicolă. Ridicolul este ceea ce îl izbește în primul rînd. Mai fierzui, sub poștiga ridicolului el va descopea o plagă mai urtă, mai firzui și simți că ridicolul acoperă o monstruoasă nedreptate, suferințele adinca ale celor mulți, va începe să înțeleagă contradicțiile, vicilele fundamentale ale unei ordini bazate pe exploatare și aspirare.

În partea a doua, procedeele dramei psihologice sint înlocuite cu mijloacele frescei sociale de mari proporții. Aici autorii încep să vadă destinul eroului lor nu numai dintr-o perspectivă individuală, ci dintr-o perspectivă istorică. Universul minuscule al unui școlar începe să se amplifice, să spargă pereții liceului, să cuprindă strada, fabrica, orașul. În această parte eroul nostru începe să privească lumea cu alți ochi și de-abia acum cînd în sfîrșit înțelege oamenii care s-îi inspire respect și admirație, de-abia acum, în fața comuniștilor, de-abia acum cînd a fost „eliminat din toate școlile”, devine în sfîrșit școlar. Drama unui tânăr „care-și caută drum în viață”, drama adolescentului care străbate „drumul spinoz al înțelegerii”, drama lui Andrei Sabin devine o parte din tabloul istoric al evenimentelor anului 1944. Pe ecran pătrunde clasa muncitoare. Andrei Sabin, dat afară de la liceu, intră în uzină. Luptă lîngă comuniștii, lîngă muncitorii cu o conștiință înaltă, Andrei Sabin descoperă pentru prima dată călii morale ale unor oameni a căror existență nici măcar n-o bănuia la începutul filmului, descoperă solidaritatea și patriotișmul muncitorilor, hotărîrea lor fermă și calmă de a-și apăra fabrica de distrugerea pe care o puneau la cale hitleriștii.

Andrei Sabin devine acum marilor și părășește al unor evenimente care au schimbat fața țării. Este momentul de osmoză între biografia epocii și biografia eroului. Multe scene evocă aici înlîmpărături autentice ale acestei epoci. Spectatorul are sentimentul retrăirii propriilor amintiri, al unor acte istorice la care el însuși a fost participant: lupta cu arma în mînă pentru zdrobirea hitleriștilor, apoi momente ale bălăbăii pentru cucerirea puterii populare, acele zile și nopți înfrigorate cînd în coloanele demonstrațiilor, în acțiunile de masă pentru ocuparea primăriei sau cu teancul de ziare sub-țioară, mii și mii de tineri ca Andrei Sabin au intrat în istorie ca făuritori activi ai ei.

Scenariul a reușit cu înțelegință atmosferă epocii, vilioarea și patetismul ei. În scenele de mare amploare, care descriu mișcări și drama colective (bombardamentul orașului și al gării), în subtilitatea cu care au fost compuse cea mai mare parte a portretelor, s-au vădit, în asemenea, calitățile regiei. Evoluția personajului central nu are pe tot parcursul filmului aceeași intensitate artistică. Există lungimi, paranteze inutile, filmul l se poate reproșa pe alocuri o lipsă de concentrare.

Jocul actorilor a pus însă în deplină valoare caracterelor și se poate spune aproape fără rezerve că și în ceea ce privește finețea și în ceea ce privește pe cei mai puțin fineri filmul s-a bucurat de o interpretare sîrbătoarească. Ștefan Ciubolăreșu ne-a impresionat prin registrul său actoricesc de o mare

amplitudine. Cu o ușurință rară actorul poate să „îta” notele cele mai profunde și cele mai asculte; poate de la grotesc la patetic, de la farsă la tragedie. Cu o artă care îi scapă, pentru că nu trădează nici un efort și nu lasă urma nici unei strădăni de elaborare, actorul amestecă culorile, pune roz în negru, varșă vîșu peste pastel. Portretul pe care îl face în acest film este unul dintre cele mai subtile pe care le-a dat pînă acum filmul nostru. Fiecare detaliu al acestui personaj (talul lui Andrei) are o nuanță de un tulburător adevăr.

Prezența monumentală a lui George Calboreanu a dat unui rol de mică înțindere un relief memorabil; actorul a tratat personajul nu numai în liniile lui dominante, ci și în delatările lui subtile, și în felul acesta tipul politicianului abil și versat capătă multă pregnanță.

Jocul lui Ștefan Iordache este modern, în primul rînd pentru că este curățat de gesticația și inflexiunile convenționale care exprimă aneori încredințarea. Andrei Sabin are și pe ecran personalitatea și farmecul adolescentului care se prefacă „dur”. Sub armura de stănielă fremură însă o biată vîșu care trebuie învățată să zboare. Jocul lui Șerban Călcăuzanu ne-a plăcut pentru un motiv aparent contrar. Fiecare gest al finărilor actor părășește din cel mai limpede izvor al conformismului. În fiecare scenă, în fiecare replică actorul se străduie să fie „așa cum trebuie”. În această perfecțiune formală are însă tot timpul intenția de a sublinia prin contrast ipocrizia, nu ipocrizia unui ins (pentru că înăuntrul pînă la un punct pare absolut de proprii inconștiență), ci o ipocrizie mai semnificativă, ipocrizia unei clase. Prezența linei Petrescu a adus pe ecran o prospețime dulce și o femininitate gingașă. Jocul său a fost reținut, dar această reținere era dictată de un personaj care voia ceva, dar nu putea, se împotriva pentru o clipă legilor categoriei sale sociale, pentru că în următoarea clipă să revină nefericit, dar poștă acolo unde trebuia să stea orice păpușă cu zestre.

Printre contribuțiile la succesul filmului, se numără la loc de frunte admirabila schiță de portret a lui Costache Antoniu, expresivitatea jocului și a ironiei lui Gheorghe Diniță, inteligența figurii a lui Fory Etterle, momentul comic creat de George Măruțu, duioșia discretă a Corinei Constantinescu; de asemenea imaginea bună, fără viciozități inutile (Octavian Bășli și Gh. Viorel Todan); decorul înfăptuit de almeister (Marcel Bogos, Știrbu Guță) și în mod special toți acei numeroși actori anonimi și voluntari care au contribuit la realizarea scenelor de masă și cărora de altfel autorii filmului le adresează în generic caldă lor mulțumire.

Ca și în alte producții valoroase ale cinematografului noastre masele devin actorii cei mai activi, de prim plan. În această reușită artistică se oglindește însuși rolul pe care poporul l-a jucat în evenimentele decisive ale epocii care a inspirat filmul. În ultimele cadre Andrei Sabin se află în mod simbolic în mijlocul mulțimilor în luptă. Ecranul este curcit de oamenii care își iau soarta în mîni. Suvoitul omesc reprezintă aici — firește — un moment de apoteoză a unei bălăbăii istorice. Pentru eroul filmului el are însă o semnificație specială. El reprezintă, în sfîrșit, marea.

Ecaterina OPROIU

23 AUGUST XX

CUM A FOST ORGANIZATĂ EVADAREA TOVARĂȘULUI GHEORGHE GHEORGHU-DEJ DIN LAGĂRUL DE LA TG. JIU ÎN AUGUST 1944

În aceste zile din preajma celei de-a XX-a aniversări a eliberării patriei, cînd în paginile de știri sint relatele cele mai semnificative momente ale pregătirii insurjecției armate, cred că ar fi potrivit să evoc un episod care a avut un rol de mare importanță în cadrul ansamblului de măsuri întreprinse de partid — este vorba despre evadarea din lagărul de la Tg. Jiu a tovarășului Gheorghe Gheorghiu-Dej și a altor tovarăși.

Încă la sfîrșitul anului 1942, cînd a fost eliberat din închisoarea Caransebeș, tovarășul Emil Bodnăraș primise din partea tovarășului Gheorghe Gheorghiu-Dej sarcina de a întreprinde o acțiune pregătitoare în vederea evadării cadrelor conducătoare de partid din închisori și lagăre. În august 1943, a avut loc la spitalul din Tg. Jiu, în condiții de conspirație, o întrevvedere între tovarășii Gh. Gheorghiu-Dej și Emil Bodnăraș, în care s-a precizat modul de organizare și succesiunea acțiunilor din planul general de răsturnare a dictaturii fasciste elaborat în vara aceluiași an de cadrele de bază ale partidului din închisori, lagăre și de afară sub conducerea nemijlocită a tovarășului Gheorghe Gheorghiu-Dej.

Planul prevedea drept obiective principale: înlăturarea grupului de trădători strecurat în conducerea de partid; reorganizarea întregii activități a partidului pe baze de război; realizarea unității de acțiune a clasei muncitoare; coalizarea tuturor forțelor progresiste ale țării; dezvoltarea colaborării cu toate partidele sau grupările care, dintr-un motiv sau altul, se pronunțau pentru ieșirea din război; constituirea, sub conducerea partidului, a formațiunilor de luptă patriotice; atragerea armatei de partea forțelor insurjecționale; evadarea din la-

găr a cadrelor conducătoare de partid; dobîndirea dictaturii militaro-fasciste pe calea insurjecției armate; scoaterea țării din războiul antisovietic și întoarcerea armelor împotriva Germaniei hitleriste; formarea unui guvern în care să fie reprezentate toate forțele antifasciste.

În condițiile războiului și ale dictaturii fasciste, organizarea evadării era un lucru extrem de anevoios și de primejdios. Aceștor greutăți li se adăuga faptul că în conducerea de partid pătrunsesse o agendă de dușmanului. Prin intermediul acestor trădători, în frunte cu Forș, aparatura de reprimare al dictaturii fasciste fusese încunștințată de pregătirile care se făceau în vederea evadării din lagăr a cadrelor conducătoare de partid. Intr-un ordin, din 28 ianuarie 1944, al Direcțiunii siguranței din Inspectoratul general al jandarmeriei, adresat Legiunii de jandarmi Gorj, se arată că partidul comunist, urmărind să înlănească evadarea din spitalul Tg. Jiu a frunțășilor comuniști Gheorghiu-Dej și Chivu Stoica, a trimis oameni care au studiat posibilitățile de evadare, a pregătit în acest scop un șofer membru de partid, case conspirative pentru adăpostire și acte de identitate false. Ordinul cerea intensificarea măsurilor de pază. Dar deși organele represive erau informate, desi pe adresa înșofind ordinul lt. Bogdan, șeful grupei a II-a, arăta că a luat cunoștință de dispoziția comandantului lagărului că cei despre care se aflase că vor încerca o evadare să fie supravegheați zi și noapte, acțiunea întreprinsă de partid n-a putut fi zădărnicită.

În primăvara anului 1944, grupul dușmănos în frunte cu Forș a fost înlăturat. Forțele partidului, avin-

Mihail ROȘIANU

viturile nimicitoare date de Armata Sovietică Germaniei naziste agravau criza politică a dictaturii fasciste. Smulgerea din captivitate a activului de partid aflat în lagărul din Tg. Jiu devenise o condiție esențială a desăvîrșirii vastei acțiuni politico-militare desfășurate de partid în vederea declanșării insurjecției armate.

În lagăr, organizația de partid, în a cărei conducere activau, alături de tovarășii Gh. Gheorghiu-Dej, tovarășii Chivu Stoica, Gh. Apostol, N. Ceausescu, Al. Drăghici, trecuse la intensificarea pregătirilor de in-

trare în acțiune, începute încă cu mult înainte. Nu era vorba de o simplă „fugă din detențiune”, ci de ceva mult mai important — crearea condițiilor ca cele mai călute și mai devotate cadre să participe nu din închisori, ci de afară, la lupta partidului. Tovarășii din lagăr erau la curent cu evoluția evenimentelor politice și militare; printr-un sistem de corespondență cifrată și înfăptuiri secrete, pe care dușmanul n-a reușit să-l anihileze, se aflau în permanentă legătură cu cadrele de partid care activau în ilegalitate. Sub dușumeaua uneia din camere era ținut un aparat de radio, ale cărui piese fuseseră introduse în lagăr ascunse în bucați de săpun. Încă în luna mai fusese întocmit un plan detaliat, pe baza prevederilor căruia cei aproa-

pe 1 000 de internați antifasciști, în frunte cu comuniștii, au fost repartizați în detașamente de luptă. S-a fixat ordinea evadării cadrelor de bază aflate în lagăr, care reprezentau fondul de aur al partidului. O dată ieșiți din lagăr, ei urmau să preia conducerea organizațiilor de partid din principalele centre ale țării, să organizeze grupe de partizani și formațiuni patriotice de luptă.

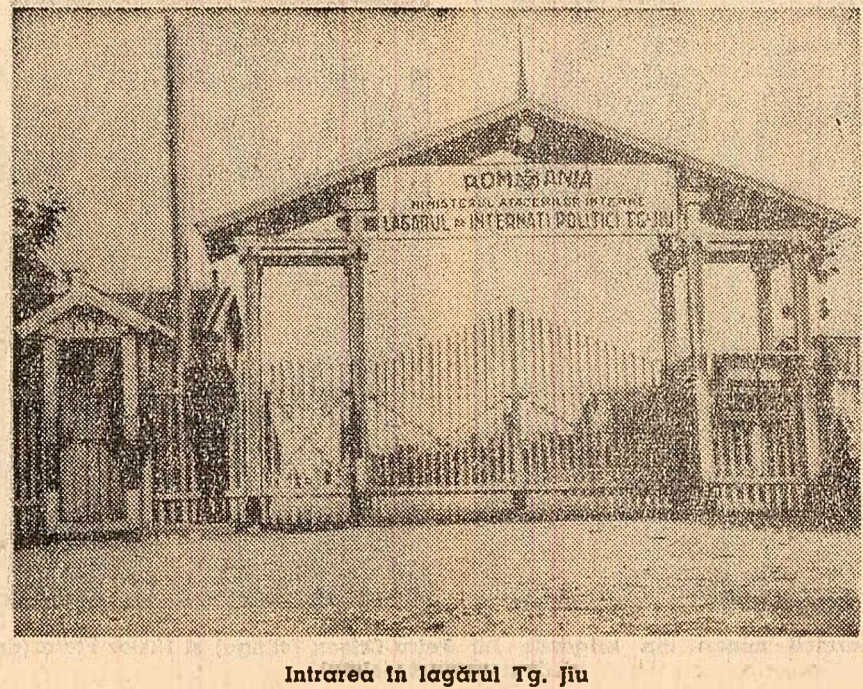
Noi, militanții partidului din ilegalitate, care cunoșteam coltura mareață în întreaga viață de partid de eroicele lupte din februarie 1933, aportul cadrelor de bază din închisori și, în primul rînd, al tovarășului Gh. Gheorghiu-Dej, la călirea politico-ideologică a activiștilor de partid, simțeam în întreaga noastră activitate justetea liniei, a orientării pe care el o imprimase partidului. Tocmai de aceea doream mai mult ca orice să-l avem în mijlocul nostru în acele zile hotărâtoare pentru soarta țării, a poporului.

Iată de ce am fost atât de emoționați cînd, fiind chemat, în iunie 1944, la București de C.C. al P.C.R. tovarășii Emil Bodnăraș și Iosif Ranghel, m-au anunțat că partidul își încordă, în calitate de secretar al Comitetului regional P.C.R. Oltenia, o sarcină de cea mai mare răspundere: să ajut la organizarea evadării din lagărul Tg. Jiu a tovarășului Gh. Gheorghiu-Dej și apoi, pe grupe, a altor tovarăși. Mi s-a cerut să folosesc toate mijloacele de care dispunea organizația regională de partid.

Am început fără întîrziere pregătirile. Greutățile firești în desfășurarea unei asemenea acțiuni erau sporite de faptul că, în condițiile create de intringerile Germaniei hitleriste, dictatura fascistă trimisese în evacuare în Oltenia un sir de instituții publice importante, ceea ce a dus la intensificarea măsurilor de pază în regiune.

Primul lucru pe care l-am făcut a fost stabilirea unor case conspirative, în locuri cît mai retrase, departe de ochii masei soșele. Asemenea adăposturi sigure au fost amenajate în unele sate din nordul județelor Gorj și Vilcea. În același timp, au fost instruite călăuze și paznici, astfel ca să cunoască amănunțit drumul de la Tg. Jiu pînă la fiecare dintre aceste case, mergînd cît mai ferit, numai pe drumuri mărginașe și poteci de pădure.

În iulie am fost la București să prezint Comitetului Central raportul



Intrarea în lagărul Tg. Jiu

