

Cîteva cuvinte despre grevele și nemulțumirile muncitorilor din Portul Brăila în legătură cu necesitatea introducerii aparaterelor de manutanțiune mecanică

DE

PAUL S. DEMETRIAD

INGINER-ŞEF

Diplomat al şcoalei centrale de arte și manufacturi din Paris.

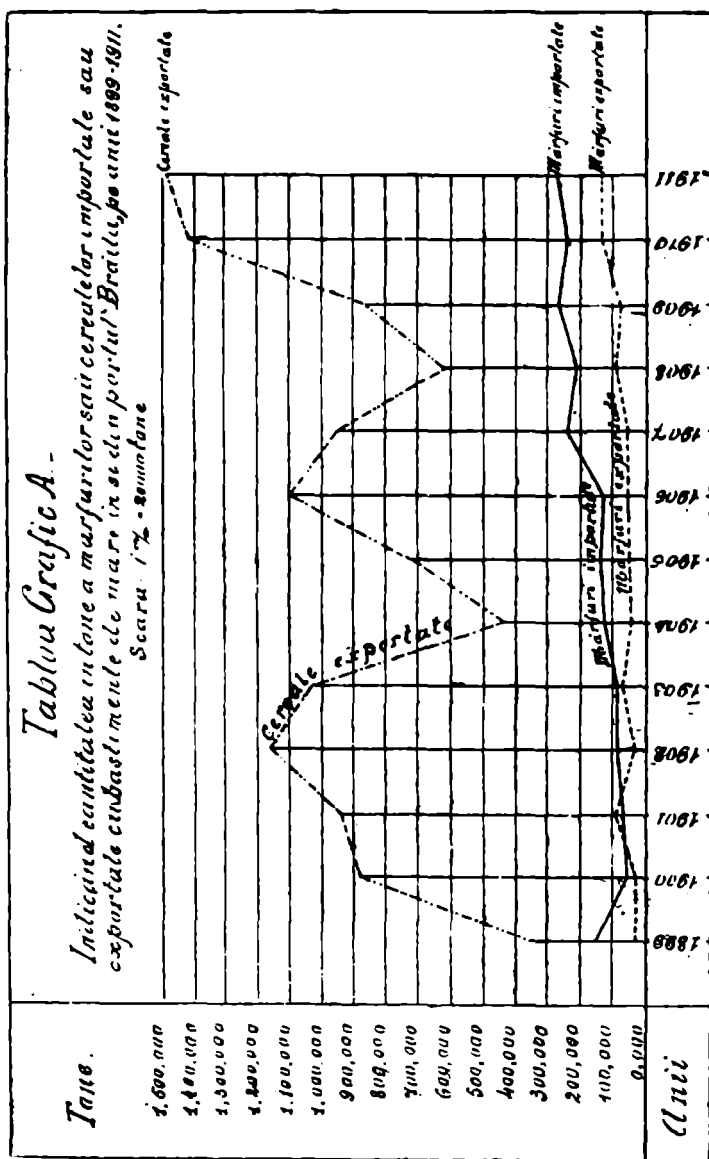
Portul Brăila este amenințat în activitatea sa de o mare primejdie ca consecință a grevelor și nemulțumirei muncitorilor. S'au acordat sporiri de prețuri peste cele ce ar fi trebuit, dar remediul acesta este vechiu, uzat și cu efect numai paliativ. Este nevoie de o măsură energică spre a evita aceste neajunsuri ale căror efecte se vor simți foarte dureros pentru întreaga activitate a acestui port, și a țării.

Pînă acum singurii cari s'au ocupat și au prevăzut pericolul și efectele lui au fost numai inginerii. De mai mulți ani deja actualul Șef al Serviciului Docurilor Brăila-Galați a prevăzut și studiat *introducerea treptată de aparate mecanice pentru nevoile portului și docurilor*, atunci cînd comercianții din Brăila și organele lor de reprezentare, ca Camera de comerț și Bursă, s'au mulțumit a aplica slabe remedii, acceptînd urcarea salariilor muncitorilor. Numai în ultimul timp s'a solicitat Ministerului de Industrie și Comerț introducerea aparatelor mecanice în acest port.

Pare foarte curioasă relațiunea ce voim a găsi între mijloacele mecanice de manutanțiune ale unui port și nemulțumirea muncitorilor pentru salarii prea reduse, și ca consecință grevele.

Portul Brăila, astfel cum este situat pe Dunăre, are un *interval de activitate redus* de o parte prin înghețarea fluviului iar de alta prin spațiul de timp ce trece dela a sosire în piață a cerealelor noi față de recolta trecută.

Dezvoltarea țării noastre, atât din punctul de vedere agricol cât și cel comercial și economic, a făcut ca atât importul nostru de mărfuri cât și exportul, în mare majoritate de cereale, să meargă tot crescând, cu mici excepțiuni inerente anilor cu recolte slabe.



Pentru mărfurile importate avem o singură curbă și reprezintă toate felurile de mărfuri: Linia plină.
Pentru mărfurile exportate avem două curbe: O curbă cu linii întrerupte marle pentru cereale și o curbă
continuu întrerupte, simple pentru diferite mărfuri ca: petrol, sare, tărâțe, scânduri etc.

Vaselor ce aduceau, sau cărau aceste, enorme cantități de mărfuri și cereale în și din portul Brăila, urma ca în același interval de

timp să li se descarce sau încarce cantități de mărfuri din ce în ce mai mari, de unde necesitatea sporirii brațelor și deci a numărului de hamali trebuincioși acestor operațiuni. Timpul de lucru la vapoare și vase rămânând însă același de 7—8 luni din an, acest spor de brațe și deci de oameni, dacă a satisfăcut cerințele de accelerare a manipulațiunilor la vapoare, a adus ca consecință urcarea în preț a acestor manipulanți. Lucrul este explicabil: brațe fiind mai multe erau și guri în plus care în timpul de stagnare al traficului nu găseau așa de lesne ca mai înainte, acum fiind mai numeroși, posibilitatea de a-și câștiga existența. Prețurile cerute pentru manipulațiune atît ca plată zilnică cît și ca plată cu bucata au fost în continuu urcate astfel ca să acopere cheltuelile ce muncitorii au de făcut pentru hrana lor și a familiilor în perioadele de stagnare.

Alăturatul tablou grafic A, va prezenta mai bine ca orice expunere variațiile enorme ce exportul cerealelor suferă dela an la an și creșterea cu mici oscilațiuni inerente anilor agricoli slabi a importului și exportului de mărfuri, pentru intervalul 1899—1911.

Astfel numai în ultimii 4 ani cantitatea de cereale încărcată la vase de mare a crescut, 613.962 tone în 1908 pînă la 1.490.522 tone în 1911, iar importul de mărfuri diferite cu aceleași vapoare de mare a urcat dela 205.833 tone pînă la 268.147 tone pentru același interval 1908—1911.

Avem deci în special la *export urcări mai mult decît îndoit pe cînd intervalul de timp în care aceste cantități de mărfuri trebuiau manipulate, rămînea același*. Consecința a fost că a trebuit din ce în ce mai multe brațe pentru a satisface cu rapiditate aceste manipulațiuni. Cum însă aceste variațiuni au fost brusce, astfel dela 1.098.571 tone cereale încărcate în 1906 la vapoare, ajungem în 1908, doi ani în urmă, numai la 613.962 tone, vedem *starea precară ce s'a creat muncitorilor atrași de lucrul din 1906, cînd numai doi ani mai tîrziu abia jumătate din ei găsesc utilizare*.

La aceste variațiuni ale exportului de cereale prin vapoare se adaugă încă acele ale sosirilor cu vagoanele în port care încă prezintă enorme diferențe. De aci a rezultat necesitatea unui număr mare de muncitori ca să opereze descărcarea vagoanelor în anumite zile ale campaniei pe cînd iarna sosirile se reduc cu totul aproape și toate aceste brațe, atrase de munca de sezon, rămîn neocupate.

TABLOUL B.

Repartizarea pe tonă de diferite mărfuri, a sumelor plătite muncitorilor ce au executat manipulațiunile în legătură cu exportul și importul, în portul Brăila pe anul 1910

No. curent	DENUMIREA MATERIALELOR	TONE	Suma plătită unitar	Suma plătită total
1	Cărbuni în Doc și port.	104.447	3 00	313.341 00
2	Orez în port și Doc.	16.500	1 40	23.100 00
3	Fosfat în Doc.	6.430	1 60	10.288 00
4	Pirită „ „	3.540	2 20	7.788 00
5	Cereale export vapoare port.	866.000	1 10	1.212.400 00
6	Cereale export prin silozuri Doc.	107.365	— 20	21.473 00
7	Cereale descărcate magazii.	367.000	— 50	183.500 00
8	Cereale transbordate din șlepuri.	645.000	— 25	161.250 00
9	Stivatul cerealelor încărcate la vapoare și șlepuri.	1.618.365	— 10	161.836 00
10	Condiționarea cerealelor destinate exportului (circa 10% din cantit. exportată).	160.000	— 30	48.000 00
11	Scinduri depuse pe Teren în Docuri.	15.790	— 60	27.471 00
12	Scinduri încărcate la vapoare în Docuri.	46.650	1 80	83.970 00
13	Mărfuri Doc. descărcate din vapoare.	51.215	1 70	87.116 50
14	Mărfuri descărcate din vapoarele Agențiilor Maritime.	13.912	1 70	23.701 40
15	Diverse mărfuri încărcate în port dela vapoare.	39.430	1 70	67.031 00
16	Diverse mărfuri descărcate în port și Docuri.	90.084	1 20	108.100 80
17	Mărfuri încărcate din vase fluviale.	23.426	1 00	230.216 00
18	Mărfuri descărcate din vase fluviale.	109.000	1 00	109.000 00
Total.				2.879.585 70

Repartizarea pe vagon de diferite mărfuri a sumelor plătite căruțașilor din portul Brăila în anul 1910

No. curent	DENUMIREA MATERIALELOR	Vagoane	Suma plătită unitar	Suma plătită total
1	Cereale duse la vapoare.	86.600	11 50	995.900 00
2	Cereale duse la magazii.	36.700	11 50	422.050 00
3	Cărbuni pentru oraș.	Tn. 15.000	5 00	75.000 00
4	Mărfuri transportate dela magaz. docuril.	2 250	24 00	54.000 00
5	Mărfuri transportate dela agenții.	470	24 00	11.280 00
6	Orez transportat din Docuri și port.	1.650	7 00	11.530 00
7	Alte mărfuri transport. din Port sau Doc.	2.000	10 00	20.000 00
8	Mărfuri încărc. la vapoare în port și Doc.	3.000	10 00	30.000 00
Total.				1.619.760 00

Pentru importul de mărfuri creșterea continuă ce constatăm și cum vapoarele căutau să termine descărcarea în același interval de timp ca în trecut, a necesitat un număr din ce în ce mai mare de hamali, cari restul timpului n'aveau ce face.

Unul din anii a cărui activitate am putut-o mai bine studia, a fost 1910 asupra căruia am putut culege interesantele date ce am consemnat în tabloul B, aci anexat. Acest an 1910, va servi însă ca un bun exemplu, căci a fost unul din anii bogați, deci de mare trafic. În acest an portul Brăila a dispus de 3339 hamali și muncitori cu brațele și 883 căruțași, după controalele Căpităniei Portului.

Hamalilor și muncitorilor cu brațele li s'a plătit direct după cum arătăm în tabloul B, suma enormă de 2.879.585 lei 70, iar căruțașilor cel puțin 1.619.760 lei. Dacă repartizăm aceste sume la cap de muncitor și la fiecare căruțaș ar veni o medie de 862 lei ca câștig anual al muncitorilor cu brațele în portul Brăila și lei 1834 suma ce ar încasa tot anual și în medie un căruțaș. Ambele sume sunt cu totul insuficiente pentru a asigura existența unui muncitor și familiei sale, a acoperi cheltuelile de întreținere și amortizare a calului, cărutei și accesorii. Lucrătorii provizorii ai docurilor Brăila ce primesc anual minimum 1000 lei și au toate avantajele unei case de ajutor care le acordă jumătate salariu în timp de boală, medicamente gratuite, ajutoare bănești la nașteri și decese în familie, totuși deabea își acoperă cheltuelile casei, cum putem declara fericit pe muncitorul Brăilean din port care câștigă încă și mai puțin?

Cum putem admite ca într'un oraș de port, unde viața este atît de scumpă, muncitorul să poată hrăni și întreține familia atunci cînd câștigul său zilnic în mijlociu, și în unul din anii bogați ca activitate, n'a trecut de 2 lei 35? *Deci nu numai portul Braila este în pericol dar și muncitorul local nu este mai fericit.*

Să urmărim puțin fazele nemulțumirilor exprimate de muncitorii din portul Brăila în legătură cu oscilațiunile traficului de export și import

După anii bogați, ca 1906 și 1907, a urmat anul 1908 cînd activitatea de cereale se reduce aproape la jumătate. Muncitorii loviți în venitul ce le asigura existența prezintau un teren excelent pentru cultivarea acestei burieni ce se numește «*greva*». Astfel vedem o primă nemulțumire formulată de lucrători, hamali și căruțași în primăvara anului 1909, ce urmează crizei agricole din 1908, care a

redus mult activitatea portului Brăila și lăsase neocupate o mulțime de brațe.

S'a cerut și s'a acordat muncitorilor sporiri variind dela 10 la 20%, asupra salariilor în curs, cari s'au fixat astfel de 5—8 lei pe zi.

Cu aceste noi prețuri s'a lucrat în 1909, 1910 și 1911.

Am arătat însă mai sus că cu toată activitatea bogată a anului 1910, muncitorii n'au fost mai fericiți. Totuși dacă examinăm tabloul B, în care se indică sumele ce li s'a plătit pentru fiecare operațiune referitoare traficului din 1910, vedem că s'a acordat deja prea mult grevându-se mărfurile cu cheltueli ce cu greu se pot suporta. În adevăr comercianții și agricultorii n'au plătit numai sumele indicate în tabloul B, ci încă mai mult, căci în cheltuelile arătate n'am trecut câștigul antreprenorilor de încărcări și descărcări, acoperirea micilor cheltueli pentru scule și altele care în cazul cel mai omenos se urcă la 50% peste ceea ce se plătește muncitorilor propriu ziși. Sunt operațiuni și manipulațiuni la mărfuri cari nu prea suportă aceste cheltueli încărcate.

La o marfă efină, cum sunt cărbunii, (eftină față de cereale) cheltueele pentru descărcarea unui vagon (10000 kgr.) dela vapor și reîncărcarea la căruțe afară de alte speze ca schele, coșuri, scule și procentul stivatorilor sau antreprenorilor, se urcă la cel puțin 30 lei plătiți numai lucrătorilor cu brațele, ce au concurat acestor operațiuni, iar consumatorului se socotește 60 lei de vagon inclusiv câștigul antreprenorului. Aceste cheltueli nu mai puteau fi sporite, au ajuns deja un maximum mai ales cum am spus deja pentru mărfurile de valoare mai mică. Totuși astfel cum se muncește actualmente în portul Brăila, nemulțumirea muncitorilor continuă a fi încă mare, iar în primăvara acestui an 1912 s'au ridicat noi pretențiuni.

Nemulțumirea din primăvara 1912 pare foarte curioasă după un an ca 1911 care s'a prezentat cu un trafic superior anului 1910, dar aceasta noi o explicăm, pînă la un punct, prin micșorarea ce s'a produs în activitatea portului Brăila la finele anului 1911 din cauza războiului în Tripolis și teama de închiderea Dardanelor. Vasele Italiene, și în mare parte cele grecești, au încetat vizitele lor în port. O lună întreagă muncitorii dela cereale n'au avut ce lucra, vedeau cu groază apropierea iernei fără să fi adunat ceva cu care să-și poată întreține familia în acest timp. Aceasta cu atît mai mult

cu cît enorma *activitate din primăvară* atrăsese noi brațe peste cele din 1910, numărul muncitorilor cu brațele fiind acum de aproape 5000.

De altă parte traficul de mărfuri importate, fiind în continuă creștere a atras încă un mare număr de hamali, cum însă în loc de 5 vapoare de odată soseau 10 și 12 care toate erau grăbite să descarce, spre a trece în urmă la cereale, munca era mai multă pentru un același timp destinat manipulațiunilor. Dacă s'a importat câteva tone de mărfuri mai mult, fiind aduse de un număr mare de vapoare dar tot în același timp, a necesitat și brațe mai multe de odată, cîștigul în mediu la hamalii dela descărcările importului a scăzut chiar sub acelea ce am arătat ca rezultat al anului 1910 și care erau deja insuficiente. Atunci acești hamali au declarat grevă și au cerut sporirea salariilor cu aproape 60% ceeace a îngrozit pe toți cei interesați, și în prima linie Administrația Docurilor, care are la import aproape întregul trafic. După lungi tratative s'a ajuns la înțelegere, pe baza sistemului din trecut, adică li s'a admis muncitorilor pînă la 20% spor de prețuri, iar *salariile zilnice au ajuns dela 6 — 10 lei*.

Rezultatul, în special pentru Administrația Docurilor, a fost o sporire considerabilă la articolul cheltuelilor ; din sumele ce conform regulamentului de exploatare se percepeau dela clienți pentru diferitele operațiuni la mărfurile de import, mai bine de jumătate se împart hamalilor, iar restul dacă acoperă cheltuelile de supraveghere și administrație lasă un prea puțin beneficiu spre a acoperi milioanele ce au costat cheiurile și instalațiile.

Mai tîrziu, tot în prima parte a anului 1912, a venit o altă pacoste peste portul Brăila : *inchiderea Dardanelelor și stagnarea exportului de cereale*. Muncitorii dela această bransă a cerealelor, și care formează majoritatea în acest port, au recurs de asemenea la sistemul urcării salariilor sau învoelei pentru muncă ce în majoritate se face în acord. Rezultatul a fost că și acestora a trebuit să li se cedeze, căci nu era posibil altfel. Camerile de Comerț și Bursa au dat asentimentul lor iar căpitănia portului a stabilit pe baza acestor tratări niște reguli ale uzului muncii în port, care prevăd urcări de prețuri pînă la extrem.

Mă voi mulțumi a cita de exemplu că s'a admis a se plăti pentru *căratul cu spinarea pe 40 metri distanță dela marginea pereiului de acostare la hambarul vapoanelor 13—15 lei de vagon de 10.000 kgr., iar transportul cu căruța a unui vagon de cereale de pe liniile portului*

la magazii ori pereul vapoarelor, *distanță nu mai mare de 1 kilometru se plătește tot 13 lei*. Aceste prețuri sunt enorme și muncitorii prin obținerea lor se găsesc în situația unui om care are un pahar prea plin în mână. Cea mai mică clătineală va răsturna iar o picătură adăogată mai mult va face ca lichidul să debordeze pentru a'i uda pe dinșii în prima linie.

Trebue să adaog că în ultimii 2 ani muncitorii din portul Brăila, văzînd succesele ce au avut ca sporiri de salarii și atrași de varietatea ce prezintau diferitele manipulațiuni, s'au organizat în *bresle, sau secțiuni ale sindicatului*, grupându-se pe specialități : hamali cu sacul la cereale, cărbunari și hamali la lemnărie, hamali la manufactură sau marfurile importate, rujari sau lucrători ce muncesc în fundul șlepurilor sau vapoarelor pentru a aranja marfa sau a o apropia de cupele elevatorilor mecanice plutitoare, căruțași la cereale, căruțași la cărbuni etc. Aranjarea lucrătorilor și căruțașilor pe specialități, a contribuit încă la urcarea cheltuelilor, *muncitorii dela o breaslă neacceptînd, în caz de neactivitate în specialitate, să lucreze în alta, preferînd mai bine să aștepte, dar cerînd în același timp ca compensație sporirea prețului muncii la operațiunile secției sale*.

În Docurile Brăila nu mai departe, muncitorii așa ziși dela manufactură cari au descărcat mărfurile de import la magazii se retrag și așteaptă pe cheiu sosirea unui alt vapor cu mărfuri cedînd locul lucrătorilor așa ziși cerealiști cari încarcă sacii de grîu în același vapor. Vătaful de hamali dela manufactură, luînd parte în Docurile Brăila numai la operațiile de descărcare și plătit cu 5 lei pe zi, nu încasează anual mai mult de 1000 lei, nefiind acceptat a lucra la operațiile de export și plătit cu 5 lei pe zi, nu încasează anual mai mult de 1000 lei, nefiind acceptat a lucra la operațiunile de export astfel media cîștigului său zilnic este inferioară sumei minime de 3 lei. Căruțașii dela cărbuni sunt siliți a cere pentru transportul unei tone din Docuri în oraș 5—6 lei, pe cînd navlul cărbunilor Liverpool-Brăila a costat în mediu 8—9 lei, din cauză că nu sunt tolerați de tovarășii dela cereale a face și alte transporturi. Prețul cerut se referă la o muncă de 4—5 luni numai pe cînd calul și conductorul său au nevoie de întreținere și existență un an întreg, iată de ce ei cer un preț exagerat de mare.

Dacă treaba a mers cu rapiditate și a satisfăcut pe mulți, dacă în Iulie 1910 la un vapor lucrîndu-se la 5 hambare s'au încărcat dela orele 12 a. m. la orele 8 și jumătate seara de către

muncitorii cu brațele aproape 230 vagoane, adică o cantitate aproape egală cu debitul instalațiilor perfecționate ale silozurilor din Constanța, nu mai puțin și cheltuelile precum și pretențiunile muncitorilor creșteau poate tot cu aceiași iuțeală.

Dacă în anul 1910 s'a plătit 3 milioane lei la un număr de circa 4000 muncitori, și dacă o echipă de 15 lucrători încărcând cerealele aduse cu căruțele în vapoarele acostate la pontoanele portului puteau ciștiga pînă la 22 lei de om pe zi, totuși aceasta era numai o aparență de belșug, media ciștigului unui muncitor cu brațele nefiind suficientă existenței, cu toate că salariile s'au urcat cu 20% peste cele din trecut, pentru că numărul muncitorilor actuali depășește cu 25% pe cei din 1910.

Credem însă că dacă se va mai continua munca în port, astfel cum se practică actualmente, chiar aceste sporuri ce au depășit orice limită vor fi insuficiente a satisface nu zic poftele, ci a asigura muncitorilor o existență mai ușoară. Nu trebuie să ne iluzionăm de faptul că peste sumele destul de urcate arătate ca plătite muncitorilor în anul 1910 s'a acceptat de comercianți o sporire de 15—20%. Aceste sporiri au fost impuse, nu primite.

Comerciantul de cereale de exemplu plătește oricît descărcarea unui vagon de cereale, sau încărcarea aceluiași vagon la vapor, atunci cînd are nevoie a depune documentele cari să-i asigure creditul băncilor. Au fost cazuri cum în Decembrie 1911 cînd s'a plătit 28 lei pentru o încărcare de cereale aduse cu căruțele la vapor pe cînd aceiași operație nu s'ar fi făcut în timpuri normale decît cu 7—8 lei. Comerciantul s'a executat zorit de a încărca iar în urmă cheltuelile dacă nu-i îngreunează enorm gestiunea pentru cazul, că a făcut cumpărările anterior deja, le decompetează tot agricultorilor cari însă din cauza variațiunilor de bursă la prețul cerealelor nu au observat că plătesc mai mult și n'au protestat pînă acum.

Acestea toate expuse, vedem că soarta muncitorilor în portul Brăila nu are nimic de invidiat, deși diferitele specii de mărfuri și cereale suportă și au suportat cheltueli de manutinenție destul de mari și cari nu mai pot suferi vre-o sporire. Cheltuelile de manutinenție în portul Brăila au atins o cotă ce nu s'a ajuns în porturile mai vechi din apusul Europei, fără ca fericirea lucrătorilor să fi fost realizată prin aceste enorme salarii. Ca consecință parte din afacerile ce se contractau în acest port se vor strămuta aiurea, iar

acest centru comercial care manipulează aproape jumătate din recolta de cereale a țării noastre, va merge spre declin, iar muncitorii vor fi între primii ce vor suferi.

Ceeace se socotește unui comerciant sau proprietar de marfă pentru descărcări în portul Brăila, nu se plătește de nici un client pentru aceleași operațiuni în porturile fluviale din Germania. Descărcarea unei tone de mărfuri în colete, costă maximum 100 pf. adică 1 leu 25 în Germania și 2 lei la noi în cazul că se scoate marfa dela vapor spre a se pune în magazii, iar descărcarea unui vagon cu cărbuni prin ajutorul aparatelor mecanice (culbutor) se reduce pînă la 15 pf. de tonă, atunci cînd la noi nu se face cu brațele sub 0 lei 60 de tonă.

Remediul acestei stări de lucruri se impune căci altfel se va lovi în activitatea acestui port european. Soluțiunile date de Camera de Comerț și Bursa locală prin tratări cu muncitorii au ajuns la saturație. Intre muncitori, alături de elemente bune se găsesc și mulți răi, cari neînțelegînd suficient teoriile socialiste ce li se predă la sediul sindicatelor, consideră acest port ca o regiune cucerită, unde impune ore de lucru cîte voesc, salarii atît cît cred de cuviință, iar toate cele fixate în regulamentul elaborat de căpitanie sunt un minimum sub care comerciantul ce-l angajează nu are voie a se coborî, dar pe care muncitorul le poate nesocoti, atunci cînd îi va plăcea. Pentru aceea se impune introducerea de odată în întregul port și docuri Brăila a celor mai largi și perfecționate aparate pentru menținerea mecanică a tuturilor mărfurilor ce se importă și exportă anual.

Introducerea treptată a aparatelor nu se mai poate admite căci muncitorii și-au călcat cuvîntul cînd au solicitat introducerea aparatelor mecanice progresiv, pentru ca să opună în urină o rezistență pasivă, amenințînd cu boicotarea pe toți acei ce au voit să se folosească de cele cîteva aparate aduse numai pentru experiență: elevatoarele mobile pentru încărcarea cerealelor dela cheiu în vapoare și macaraua pentru descărcarea cărbunilor, instalate după minuțioase studii de Serviciul Docurilor Brăila-Galați. S'a paralizat astfel frumoasa inițiativă ce Direcția acestui serviciu a luat pentru a ridica prestigiul și a salva renumele și viața acestui port.

Pericolul ce amenință portul Brăila va fi vindecat numai cu tratamentul radical aplicat prin *introducerea de odată și pentru întregul*

port și doc a aparatelor cele mai perfecționate pentru manutențiunea mecanică a mărfurilor importate și exportate.

Aceste aparate ar fi în principiu :

1. Macarale electrice, cu portal, pentru descărcarea mărfurilor colete importante.

2. Elevatoarele mobile pe cheiu pentru încărcarea cerealelor aduse, cu căruțele, sau cu vagoanele la vapoare.

3. Macarale cu lingură automată pentru descărcarea cărbunilor și manutanțiunea lor.

4. Transportoare pentru încărcarea scindurilor sau a sacilor și coletelor.

5. Cabestane electrice pentru manevrarea vagoanelor.

Din fiecare, Serviciul Docurilor a adus câteva exemplare instalindu-le la Galați sau la Brăila.

Studiul de față, formează în parte o introducere la descripțiile și detaliile referitoare acestor aparate și asupra cărora vom reveni.

Dacă prin aceste noi aparate numărul muncitorilor cu brațele se va reduce neapărat cu 50 sau chiar 70%, dacă în loc de 5000 muncitori în portul Brăila, vor rămâne numai 1500 brațe, pe lângă o regularitate a muncii, o siguranță a traficului, muncitorii rămași vor fi mai fericiți. *Acești 1500 oameni vor fi permanent ocupați când în echipe singure, când lucrând în concurență cu noile aparate mecanice.*

În anii când recolta agricolă a fi slabă, ceea ce totdeauna, pe lângă reducerea exportului, cauzează și o reducere a importului, numărul de 1500 muncitori rămași vor fi utilizați permanent și exclusiv, fără a se pune în mișcare decât parte din aparatele mecanice ca macarale sau elevatoare și numai atunci când aceste brațe vor fi insuficiente traficului oricât de redus. Aceasta va fi cu atât mai lesne, cu cât aparatele din întregul port fiind puse în exploatare de Serviciul Docurilor, deci de o instituție de stat, nu va căuta o rentabilitate a exploatării lăsând atâtea brațe fără ocupație, și deci fără hrană. Statul nu ar pierde prea mult, căci majoritatea acestor aparate fiind puse în mișcare prin energie electrică, nu vor necesita un personal special numeros și care ar rămâne neîntrebuțat în timpul de stagnare. Cheltuelile de exploatare se pot restrânge ușor și după trafic.

Aceste aparate nu trebuiesc cedate în exploatare la particulari, căci cu greu o societate privată ar accepta condițiunea de a sista aparatele atât timp cât toți hamalii recunoscuți și trecuți în controa-

lele căpitaniei de porturi vor fi întrebuințați. Exploatarea acestor aparate mecanice este și o afacere producătoare de mare venit, deci ar rezulta dividende grase la cari acționarii nu pot renunța așa de ușor. Un exemplu destul de clar îl avem cu taxele de descărcări, cari la elevatoarele plutitoare particulare se urcă enorm în anii bogați, îngreunând comerțul, iar în anii mediocri se reduc executându-se operațiuni ce de obicei se fac de muncitori cu brațele, ca încărcări de vagoane cu marfă scoasă din șleपुरi. Deci aceste aparate trebuie să rămână așa cum s'au proiectat, în mâinele statului.

În ceea ce privește însă transporturile cu căruțele s'ar putea acorda concesiuni unei societăți particulare de camioane automobile, care se va înjgeba ușor. Trebuie însă să se pue odată capăt boicotării ce muncitorii practică de cîtva timp pentru tot ce este progres.

Nu trebuie să ne speriem de faptul că prin introducerea în bloc și înzestrarea portului deodată cu acest lot de aparate vor rămînea 3500 muncitori, din cei 5000 actuali, pe drumuri. Nevoia de brațe pentru agricultură este încă destulă, anual se introduc muncitori streini numeroși și tot rămîn recoltele neadunate la timp, toți agricultorii mari o recunosc. Pe de altă parte mulți muncitori sunt streini de țară și de localitate. Numai în anul 1910 s'a constatat în Brăila peste 550 armeni și turci, iar muncitorii din alte localități atrași de cîștigul mare din acest port sunt încă și mai numeroși.

Muncitorii brăileni puternic organizați în syndicate și secțiuni, sunt convinși de forța și de necesitatea ce ei o prezintă în portul Brăila, căci trebuie să recunoaștem: în special cerealiștii, ce formează majoritatea, lucrează admirabil transportînd cu rapiditate saci de 80—100 kgr. greutate, ceea ce alți oameni streini de acest meșteșug n'ar putea îndeplini ușor.

În timpul grevei din primăvara anului 1909, spre a-i înfringe în acest port s'a pus la dispoziție soldați tineri și voinici, cari însă la cereale și scînduri n'au putut încărca nici jumătate din ceea ce făceau muncitorii de meserie. Mai credem încă, că în viitor muncitorii formînd *uniunea muncitorilor din porturi*, ale cărei baze s'au pus în primele zile ale lui Decembrie 1912, *vor deveni un pericol ce va lovi și celelalte porturi ca Galați, S'ulina iar la urmă Constanța*. În sînul syndicatelor li se vîră ideia de a fi contra introducerii aparatelor mecanice pentru motive cu totul fără sens și neprobate. Între altele capii sindicaliști le spun că portul Brăila se prezintă în condițiuni excepționale. Dar noi suntem cei dintîi a recunoaște că

portul Brăila prezintă o excepțiune cînd în 1910 și 1911 deabea a putut satisface traficul cu cele 6000 —7000 muncitori și căruțași, pentru ca mai tirziu, în *anul acesta 1912 de mare stagnare, să nu poată da de lucru decît la jumătate din acești oameni*, astfel precum și anul 1908 a lăsat pe drumuri pe muncitori atrași de activitatea anului 1906.

Intr'un port deci care ca Brăila are variațiuni ale traficului pînă la îndoit, așa zisul «*mașinism*» se impune, nu este o lovitură cum voesc să o prezinte muncitorii.

Față de puternica organizație a muncitorilor nu se poate lupta cu represii, prin forță armată, a grevelor sau înlocuirea celor răi și colțoși. După fiecare an de criză numărul celor nemulțumiți va crește, numai prin introducerea generală și pentru întregul port a «*mașinismului*» vedem salvarea activității portului precum și îmbunătățirea soartei muncitorilor locali.

Meritul va fi numai al inginerilor care au prevăzut de mult acest pericol pentru activitatea în porțiuri, *căci ce ar fi înzestrarea portului Brăila cu noi aparate mecanice decît o continuare a operii eminenților ingineri ce au creat și executat încă de acum 20 de ani magaziiile cu silozuri ale Docurilor cu aparate de descărcări și încărcări ce azi încă satisfac lucrările cu 70%* sub costul manipulațiunilor prin brațe și căruțe din port.

Ca încheere a celor spuse mai sus trebuie să mai adăogăm două lucruri din cari unul destul de cunoscut: Muncitorii ce vor lucra în concurență cu aparatele mecanice ca macarale, transportoare și elevatoare de uscat vor fi feriți de eforturile ce se cer în munca actuală cu brațele sau pentru transportul cu spinarea a greutăților de 80—100 kgr. ceeace nu poate executa decît un om foarte voinic și pentru scurtă durată. Ca consecință mulți din hamali sunt bolnavi fizicește ceeace nu se va întîmpla atunci cînd se va munci cu ajutorul aparatelor, lucrătorii nefiind siliți a face decît eforturi reduse cu totul ca împingere, lopatare sau răstunare a greutăților. Iată deci că introducerea aparatelor are și *scopuri umanitare*, ceeace numai spre binele muncitorilor ar fi.

În al doilea rînd ar fi să mai vorbim de rentabilitatea aparatelor care, reese deja dela sine, dacă considerăm că prin introducerea lor cheltuelile făcute pentru brațe, necesare acelorăș manipulațiuni ca și în trecut, se reduc aproape cu 70%. Serviciul Docurilor Brăila-Galați de cîțiva ani deja consacră din escedentele Docurilor pînă la 600.000 lei pentru diferite lucrări din nou, între cari

figurează introducerea treptată de macarale sistematice, elevatoare mobile pentru încărcarea cerealelor dela uscat, transportare pentru lemnărie și altele. Cu sistemul acesta însă ar trebui în ceea ce privește sumele ce se pot aloca Docurilor Brăila prea mulți ani, pentru ca să se completeze instalațiile mecanice, atît în docuri cît și în port, după modelul porturilor moderne din străinătate, mai ales că orice minută pierdută față cu sistema adoptată de muncitori sprijiniți de «*uniune*» ale cărei baze s'a pus zilele acestea de a boicota toate noile aparate aduse numai ca încercare, părerea noastră este cum am spus mai sus, ca înzestrarea porturilor și docurilor să se facă deodată și cu toate aparatele necesare muncii ce actualmente se execută de cei 4000 5000 muncitori cu brațele. Ar fi să se acorde o sumă de 5.000.000 lei de odată, sumă ce va fi acoperită în cîtiva ani din venitul aparatelor. În suma de mai sus mai bine de un milion ar reprezinta costul centralei electrice cu toate motoarele necesare.

De altfel asupra acestei chestiuni, a costului și rentabilității aparatelor, vom reveni după descrierea detaliată relativă la instalațiile și noile aparate ale Docurilor.

Brăila 28/10, Ianuarie 1913.



Notă : Datele statistice sunt culese dela Oficiul vamal și Căpitănia portului Brăila. Parte din prețurile unitare ale tabloului B, ni s'a comunicat de d-l *I. Sachelarie* antreprenor de încărcări (stivator) din Brăila.