

LUPTELE MUNCITORILOR DIN PORTUL BRĂILA ÎNTRE ANII 1900 ȘI 1905

C. MARINESCU, I. BREZEANU

La începutul secolului al XX-lea, orașul Brăila era unul dintre cele mai importante centre economice ale României. El concentra o însemnată cotă din potențialul industrial al țării și o mare parte din volumul comerțului intern și extern.

Amplasată la răscrucea unor importante drumuri comerciale și a unor bogate regiuni agricole, Brăila a progresat repede din punct de vedere industrial și comercial.

În industria orașului Brăila predominau, ca și la Galați, întreprinderile industriei alimentare, mori sistematice cu mare capacitate de producție, fabrici de paste făinoase, de cojit și de curățat orezul¹ (între care cea mai importantă era „Rizeria română”), de curățat orzul, selectoare și curățitoare de mazăre și fasole, uscătorii de porumb, fabrici de uleiuri vegetale etc.

Industria metalurgică era reprezentată de câteva șantiere de reparat vase de mic tonaj, de ateliere mecanice, de sudură, de fierărie etc. De asemenea în oraș funcționau mai multe fabrici de ciment.

Cîteva unități industriale, îndeosebi ale industriei metalurgice, funcționau cu cîte 300—400 de muncitori ; în celelalte stabilimente industriale, numărul acestora varia de la 20 pînă la 100. În anii 1901—1902 în industria mare prelucrătoare erau ocupate 1 060 de persoane, Brăila situîndu-se din acest punct de vedere pe locul al treilea pe țară după județele Ilfov și Prahova².

¹ Arh. st. Brăila, fond Primăria Municipiului Brăila, dos. nr. 54/1904. În 1904 primăria orașului aprobă înființarea unei noi fabrici de curățat orez.

² *Din istoricul formării și dezvoltării clasei muncitoare din România pînă la primul război mondial* (sub redacția lui N. N. Constantinescu), București, Edit. politică, 1959, p. 229.

Cu toate acestea, în ansamblul industriei oraşului predominau unităţile industriale mici şi mijlocii, cu profil îngust, înzestrare tehnică redusă şi cu o capacitate mică de producţie (mai curînd nişte ateliere mari, construite mai sistematic). Astfel, fabricile de lumînări³, de săpunuri, de vopsele etc. nu erau decît ateliere cu mai multe secţii, aşa cum rezultă chiar din planurile anexate la cererile adresate primăriei pentru încuviinţarea înfiinţării lor⁴. Existenţa unor asemenea unităţi industriale evidenţiază rămînerea în urmă a mării industrii mecanizate în raport cu situaţia din celelalte ţări capitaliste⁵.

Oraşul Brăila era cunoscut şi pentru activitatea sa comercială. În timp ce Galaţiul reprezenta principalul port al ţării pentru exportul de cherestea⁶ şi totodată unul dintre cele mai importante puncte de comerţ de cherestea din Orientul Apropiat⁷, Brăila era renumită în comerţul de cereale, animale şi pescărie⁸. Bărăganul şi cîmpia Dunării îşi trimiteau aici cea mai mare parte din surplusul de produse agricole⁹.

Portul Brăila era în acelaşi timp şi un însemnat centru de tranzit; o bună parte din mărfurile care se aduceau pe apă din Apus erau expediate prin portul Brăila negustorilor din Peninsula Balcanică. De multe ori aceştia cumpărau de la angrosiştii din Brăila marfă mai ieftină decît de-a dreptul din Germania sau din Austria, de unde transportul trebuia să se facă în principal pe uscat, fiind mult mai costisitor.

La începutul secolului, activitatea portuară a cunoscut o dezvoltare simţitoare, reflectată în volumul traficului de mărfuri încărcate şi descărcate şi în numărul de vase fluviale şi maritime intrate şi ieşite. În 1901, în portul Brăila, media anuală numai la export a atins suma de 86 080 126 de lei¹⁰.

Prin schelele portului se exportau cereale, animale, lînă, piei, brînzeturi şi, într-o oarecare măsură, cherestea şi lemn neprelucrat.

Importul era alcătuit din obiecte de coloniale, măsline, citrice, mirodenii, parfumuri, mătăsuri, blănuri, ceasornice, sticlărie, uleiuri vegetale,

³ Arh. st. Brăila, fond Primăria Municipiului Brăila, dos. nr. 46/1903.

⁴ *Ibidem*.

⁵ În Brăila au existat totuşi şi unele întreprinderi monopoliste aparţinînd în cea mai mare parte capitalurilor străine, România aflîndu-se în această perioadă în sfera de influenţă a marilor puteri capitaliste. Astfel, în 1902, trei fabrici de ciment din Brăila, Cernavodă şi Gura Văii s-au constituit într-un cartel, încheind o convenţie pe 10 ani în scopul stabilirii unor preţuri comune. Morile mai mari din Brăila făceau parte dintr-un cartel al morarilor, care fusese organizat din iniţiativa celui mai mare morar brăilean, Millas. În 1905 două fabrici nou înfiinţate de cojit orezul au dus tratative pentru stabilirea unei înţelegeri monopoliste (vezi *Din istoria formării şi dezvoltării clasei muncitoare din România pînă la primul război mondial*, p. 286—290).

⁶ Nora Munteanu, *Din istoria luptelor greviste ale proletariatului din România*, vol. II, Bucureşti, Edit. politică, 1962, p. 24.

⁷ *Enciclopedia României*, vol. II, p. 626—627.

⁸ *Ibidem*, p. 545.

⁹ *Ibidem*, p. 626—627 şi 545.

¹⁰ „Tribuna liberală” nr. 122 din 5 mai 1901.

produse finite și semifinite din tablă și fier, ca sobe, sîrmă, buloane etc., pe care le plăteau la prețuri exorbitante.

În Brăila își desfășurau activitatea numeroase case de comerț de import-export, case și birouri de expediții și vămui, societăți de navigație, numeroși armatori, negustorii cerealiști, precum și un număr de bănci, care funcționau pe sistemul acțiunilor. Renumele caselor comerciale din Brăila era cunoscut în cele mai îndepărtate porturi și centre comerciale din Occident și din Orient. Casele comerciale, armatorii și negustorii exercitau o exploatare inumană asupra muncitorilor din port, încasînd profituri inimaginabile.

În port, ziua de muncă (ziua-lumină, din revărsatul zorilor pînă cădea noaptea) se desfășura în condiții care periclitau deseori viața muncitorilor.

În afară de exploatarea agențiilor comerciale, a negustorilor și armatorilor, cei aproximativ 3 000 de muncitori portuari (căruțași, hamali, chiligii, băniceri, rujari etc.) suportau o grea apăsare din partea vătăfilor și a magazinerilor¹¹. De pildă, din cei 12—13 lei care se plăteau pentru descărcarea unui vagon, magazinerii opreau pentru ei 2 lei, iar vătăfii alți 2—4 lei¹².

De aceea lupta muncitorilor împotriva comercianților și armatorilor se ducea concomitent și împotriva vătăfilor. Ea a făcut obiectul a numeroase acțiuni revoluționare ale muncitorilor din portul Brăila.

Criza economică dintre anii 1899 și 1903 a dus la înrăutățirea situației materiale a muncitorilor din porturi¹³. În condițiile României, aceasta a fost agravată și de faptul că țara a fost bîntuită de una dintre cele mai mari secete. Folosind criza economică, exploatareii din porturi au intensificat aspirarea docherilor și căruțașilor, micșorînd sistematic prețurile de încărcare și descărcare a navelor și a vagoanelor de cale ferată¹⁴. În medie, salariul unui muncitor era de 2—3 lei pe zi¹⁵. În același timp, cantitatea de alimente necesare unei familii compuse din patru persoane costa 3,08 lei¹⁶.

Retribuția derizorie, în neconcordanță cu prețurile alimentelor de pe piață, făcea ca posibilitățile lor de alimentare să fie foarte limitate.

În 1901 un număr de 350 de cetățeni ai orașului Brăila întocmesc un memoriu către primărie, plîngîndu-se contra brutarilor care mențin prețuri

¹¹ „Adevărul“ nr. 4665 din 26 iulie 1902. Unii magazineri de la Casa comercială „Felner & Hofmeister“, deși încasau cîte 13 lei de vagon plăteau lucrătorilor 6—7 lei vagonul la încărcare sau la descărcare.

¹² *Din istoricul formării...*, p. 401.

¹³ „Voința“ nr. 45 din 27 noiembrie 1904.

¹⁴ *Ibidem*, nr. 6 din 30 septembrie 1904.

¹⁵ I. Iacoș, V. Petrișor, *Organizații profesionale muncitorești din vechea Românie în perioada 1899—1904*, în „Analele Institutului de istorie a partidului de pe lîngă C.C. al P.M.R.“, nr. 6/1959, p. 83.

¹⁶ *Din istoricul formării...*, p. 413.

ridicate la pâinea din făină de grâu, inaccesibile oștigurilor lor, și cer „a se lua măsuri în consecință spre îndreptarea acestui rău”¹⁷.

Din această cauză, numeroși muncitori se hrăneau zilnic cu pâine făcută din orz. Moara „Mercur” măcina curent orz destinat populației din cartierele proletare ale orașului¹⁸.

Dar condițiile de viață ale docherilor și căruțașilor se înrăutățeau considerabil în perioadele de inactivitate din port, când aceștia erau aruncați în stradă ca șomeri.

Un ziar local scria în 1904 în legătură cu aceasta că „lipsa de lucru din acest an a făcut ca cea mai mare parte din muncitori să ducă o existență vecină cu moartea. Mulți din ei nu au mijloacele de a-și acoperi nevoile zilnice”¹⁹. „Nu avem nici mălai, nici grâu cu care să ne întreținem nevestele și copiii”²⁰, relatea un muncitor într-un articol trimis spre publicare presei locale.

De asemenea, amenzile abuzive de tot felul cauzau muncitorilor neajunsuri materiale și mai mari.

Muncitorii din port locuiau la periferia orașului, în locuințe insalubre construite din chirpici, plătind uneori chirii foarte mari.

La condițiile apăsătoare de viață ale muncitorilor se adăuga lipsa drepturilor politice, regimul electoral cenșitar, care le răpea pînă și dreptul de vot.

Brăila, centru puternic al mișcării revoluționare de la sfîrșitul secolului al XIX-lea, a continuat să se situeze în această perioadă în primele rînduri ale luptei împotriva exploatării patronale pentru drepturi și libertăți democratice.

În ciuda loviturilor primite și a greutăților întîmpinate ca urmare a dezorganizării P.S.D.M.R., muncitorii, grupați în jurul cercului socialist din oraș și al asociațiilor profesionale²¹, au desfășurat o luptă susținută împotriva exploatării capitaliste. Acțiunile puternice întreprinse de muncitori au îndreptățit aprecierea făcută de ziarul „România muncitoare” că, „după loviturile ce i s-au dat, socialismul renaște acum ca altădată pasărea Phoenix din cenușa sa proprie, renaște și cheamă să-și strîngă rîndurile pe toți aceia care vor adevărul și dreptatea”²².

O dată cu plecarea „generoșilor”, elementele muncitorești înaintate au putut să se ocupe mai intens de organizarea în spirit de clasă a vechilor asociații profesionale. Muncitorii socialiști și-au concentrat activitatea în cadrul asociațiilor muncitorești existente, căutînd ca prin ele să antreneze

¹⁷ Arh. st. Brăila, fond Primăria Municipiului Brăila, dos. nr. 122/1901, 15/1903.

¹⁸ „Adevărul”, nr. 5415 din 31 august 1904.

¹⁹ „Voința”, nr. 10 din 15 octombrie 1904.

²⁰ *Ibidem*, nr. 11 din 16 octombrie 1904.

²¹ I. Iacoș, V. Petrișor, *op. cit.*, p. 82 și 83.

²² „România muncitoare”, an. I, seria I, nr. 1 din 1 ianuarie 1902.

masele la acțiuni revendicative²³. Aceste asociații muncitorești au desfășurat între anii 1900 și 1905, mai cu seamă în porturi, o acțiune combativă împotriva exploatării patronale, pentru obținerea unor revendicări economice privind regimul de muncă, pentru apărarea drepturilor și libertăților democratice.

Urmărind să imprime acestor asociații un caracter de clasă, elementele înaintate au determinat modificarea statutelor societăților muncitorilor și a căruțașilor din unele porturi (printre care Galați, Brăila etc.), introducând principiul luptei de clasă. Aceste statute reflectă spiritul de luptă de care erau însuflite masele muncitoare din porturile dunărene²⁴.

În porturi, mișcarea socialistă nu și-a slăbit activitatea nici o clipă. Muncitorii din portul Brăila, despre care ziarul „Adevărul de dimineață” din mai 1904 scria că „sunt organizați într-o societate cu caracter socialist”²⁵, reprezentau o forță revoluționară în plină ascensiune, care s-a manifestat cu hotărâre pentru apărarea intereselor profesionale și politice, pentru progresul social. Cercul socialist și societățile profesionale din acest port și-au unit în nenumărate rânduri acțiunile, punând un accent deosebit pe mobilizarea muncitorilor în vederea obținerii unor revendicări imediate²⁶. Astfel, în iulie 1900, un grup de muncitori au lansat un apel în ziarul „Lumea nouă”, care se încheia cu următoarele cuvinte: „Muncitori, uniți-vă, ca, cu puteri unite, să ridicăm din nou steagul partidului muncitorilor, care altădată filfția atît de falnic în portul nostru”²⁷.

În fața creșterii luptei muncitorilor și spiritului lor de organizare, clasele stăpînitoare au căutat să dea o nouă lovitură mișcării muncitorești, creînd, prin legea meseriilor din 1902, corporațiile, organizații, menite să împiedice constituirea muncitorilor în organizații proprii de clasă²⁸. Deoarece legea nu conținea nici un fel de prevederi cu privire la durata zilei de muncă, la asigurarea unui minim de salariu, la respectarea repausului duminical etc., elementele socialiste și-au dat curînd seama că prin corporații muncitorii nu-și vor putea îmbunătăți condițiile de viață. Aceștia au militat cu fermitate împotriva corporațiilor pentru întărirea continuă a organizațiilor profesionale ale muncitorilor.

Între activitatea asociațiilor profesionale ale muncitorilor și căruțașilor din portul Brăila și acțiunile greviste de mare amploare care au avut loc aici între anii 1900 și 1905 există o legătură indisolubilă. Sub conducerea acestora muncitorii din Brăila, ca și din celelalte porturi dunărene,

²³ I. Felea, *Acțiuni de organizare și de luptă ale mișcării muncitorești din România în anii 1900—1904*, în „Analele Institutului de istorie a partidului de pe lângă C.C. al P.M.R.”, nr. 3/1963, p. 160.

²⁴ *Ibidem*, p. 160—161.

²⁵ „Adevărul de dimineață”, an. I, nr. 94 din 8 mai 1904.

²⁶ I. Iacoș, V. Petrișor, *op. cit.*, p. 88.

²⁷ „Lumea nouă”, an. VI, seria a III-a nr. 50 din 2 iulie 1900.

²⁸ I. Iacoș, V. Petrișor, *Lupta clasei muncitoare din România împotriva corporațiilor (1902—1908)*, în „Analele Institutului de istorie a partidului de pe lângă C.C. al P.M.R.”, nr. 5/1962, p. 117.

au înscris importante pagini de luptă în istoria mișcării muncitorești din țara noastră, care se afla acum într-o perioadă de puternic avânt revoluționar.

*

Importante acțiuni greviste izbucnesc la Brăila chiar în anul 1900. Acestea au fost pregătite printr-o agitație și propagandă continuu desfășurate încă din anii 1898—1899. Primii care dau semnalul acestor lupte sînt căruțașii din port, care intră în grevă la 13 august 1900²⁹. Ei cer reglementarea prețurilor la transportul mărfurilor prin introducerea unor prețuri „fixe și neștirbite”, care să fie respectate de comercianți. Greva a decurs oțeva zile în liniște, dar poliția, profitînd de ocazia că greviștii erau strînși la un loc, a lovit cu săbiile în dreapta și în stînga, îndîrjind mulțimea. Doi dintre greviști au fost arestați, iar alții au fost urmăriți și terorizați ziua și noaptea³⁰.

În semn de solidaritate cu greva căruțașilor, docherii și încărcătorii cu sacul din portul Brăila au intrat și ei în grevă, numărul greviștilor ajungînd astfel la circa 2 000³¹. Greviștii au condiționat începerea lucrului de acceptarea cererilor lor legitime de mărire a salariilor și de eliberarea tovarășilor lor arestați. În urma promisiunilor făcute de prefectul județului privind satisfacerea acestor cereri ale muncitorilor, greva a luat sfîrșit. Era o primă victorie obținută de muncitorimea brăileană în lupta împotriva exploatării.

Nemulțumirile muncitorilor au continuat însă să se manifeste sub diferite forme și în perioada următoare, datorită nerespectării drepturilor cîștigate sau a altor abuzuri la care recurgeau exploataorii din port și instrumentele lor, vătăfii și magazinerii.

Astfel, în iunie 1901 a izbucnit o nouă grevă a muncitorilor de port, care cereau: a) luarea plății lucrătorilor din mîna vătăfilor și magazinerilor și b) trecerea acesteia în sarcina autorităților sau a unui birou instituit de muncitori, c) respectarea legii repausului etc.³².

Greva muncitorilor brăileni are un puternic ecou și în rîndurile docherilor din Galați, care la 20 iunie 1901 au declarat grevă în semn de protest față de condițiile de muncă și de slaba retribuție impusă de armatori. După două zile de proteste și demonstrații pe străzi și în port, greva s-a încheiat cu victoria greviștilor, care au obținut ca plata să se facă sîmbătă seara pe vapor; orele de lucru să fie de la 6 dimineața pînă la 7 seara, cu o întrerupere de două ore pentru masă, etc.³³.

²⁹ I. Felea, *op. cit.*, p. 161; vezi și I. Iacoș, V. Petrișor, Organizații profesionale muncitorești din vechea Romînie în perioada 1899—1904, în „Analele Institutului de istorie a partidului de pe lîngă C.C. al P.M.R.”, nr. 6/1959, p. 89.

³⁰ I. Felea, *op. cit.*, p. 161.

³¹ *Ibidem.*

³² *Ibidem.*

³³ „Tribuna liberală” nr. 161 din 22 iunie 1901.

Succesul constă în aceea că docherii urmau să fie plătiți sîmbătă seara și nu duminica, la locurile preferate de vătăfi. În felul acesta, duminica, muncitorii erau liberi ; un succes îl reprezenta și limitarea zilei de muncă la 11 ore în comparație cu situația anterioară, cînd munca se prelungea pînă la 14—15 ore.³⁴

În septembrie același an, agitația printre muncitorii din portul Brăila era în plină creștere tot datorită spolieii sălbatice la care erau supuși și de către comercianți și interpușii acestora, vătăfii.

În vara anului 1901, la Brăila a izbucnit și o grevă a măcelarilor, care s-a prelungit aproape două luni (iulie-august), primăria vîzîndu-se silită să ia asupra sa aprovizionarea populației cu carne și să avanseze suma de 3 000 de lei pentru achiziții și plata personalului angajat³⁴.

Anul 1902 se înscrie în mișcarea muncitorească din țara noastră ca un an de adînci frămîntări sociale, care capătă o amploare cu totul deosebită în porturile Brăila și Galați.

La 23 iulie 1902 a izbucnit în portul Brăila cea mai mare grevă cunoscută în istoria luptelor revoluționare dintre anii 1900 și 1905, care s-a transformat în grevă generală tocmai în perioada activității de vîrf a portului. La grevă au luat parte oțeva mii de muncitori³⁵.

Greva a izbucnit din cauza nerespectării de către comercianți a învoielilor încheiate anterior cu privire la prețurile pentru muncile efectuate. Separat de aceasta, docherii din Brăila cereau ca plata să nu se mai facă de vătăfi, vagoanele de orez să nu conțină mai mult ca 160 de saci, să se plătească sacii umpluți la magazie cu bucata și nu cu vagonul³⁶.

Greva generală din port a cuprins pe lucrătorii care încărcau și descărcău, precum și pe căruțașii care transportau mărfurile. Ca urmare, 2 000 de vagoane și mai multe șlepuri au rămas nedescărcate în port, iar altele fără întrebuințare chiar în toiul exportului, ceea ce a făcut ca numeroase angajamente la export să nu se realizeze, deci afacerile să stagneze³⁷.

Reprezentanții guvernului și ai autorităților locale au exercitat fel de fel de presiuni la adresa greviștilor, amenințîndu-i cu înlocuirea lor prin soldați și cu expulzarea greviștilor de naționalitate străină. Dar toate amenințările s-au izbit de solidaritatea lucrătorilor.

Greva generală din portul Brăila s-a prelungit pînă la sfîrșitul lunii iulie 1902. Aproape în fiecare zi aveau loc întruniri și demonstrații de stradă ale greviștilor, în care „cereau aprobarea cererilor lor juste, precum și respectarea drepturilor și libertăților constituționale“. Această grevă s-a desfășurat sub conducerea cercului socialist și a societății muncitorilor din port.

³⁴ Arh. st. Brăila, fond Primăria Municipiului Brăila, dos. nr. 122/1901.

³⁵ „Adevărul“ nr. 4 663 din 24 iulie 1902 și „Galații“ nr. 160 din 25 iulie 1902.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ „Adevărul“ nr. 4 663 din 24 iulie, nr. 4 664 din 25 iulie 1902 și „Galații“ nr. 160 din 25 iulie 1902.

La întrunirile organizate de această societate în sala „Capri“ pentru a se discuta felul cum trebuie să se acționeze³⁸ luau parte de fiecare dată sute de greviști. La 23 iulie 1902, 1 500 de muncitori participanți la întrunire nu se declară satisfăcuți dată fiind neaprobarea integrală a revendicărilor lor de către patroni și hotărâsc continuarea grevei. În seara aceleiași zile s-a convocat o nouă adunare în sala „Capri“, care s-a prelungit pînă la 12 și jumătate noaptea. Comitetul greviștilor a formulat în numele muncitorilor, ca o revendicare fundamentală, înființarea unei case a muncii pentru efectuarea plăților, tranșarea diferendelor dintre muncitori și comercianți etc. Se cere de asemenea legiferarea de către guvern a drepturilor lor în raporturile de muncă cu patronii. Greviștii acuză guvernul de părtinire în favoarea comercianților și de ignorare a intereselor muncitorilor³⁹.

Între timp intră în grevă și 400 de epistați din port. În oraș domnește o mare agitație în rîndurile muncitorilor și ale familiilor lor. Comercianții și armatorii se întrunesc și ei zilnic la bursă pentru a delibera asupra situației create și fac permanent apel la sprijinul autorităților⁴⁰.

Ca urmare, poliția a fost împrăștiată pe principalele artere ale orașului. Patrulile de poliție pedestre și călări circulau în tot orașul⁴¹. În Brăila domnea o adevărată stare de asediu. S-a făcut apel și la armată. Un escadron de cavalerie și două baterii de artilerie au ocupat străzile în dreptul pieței Galați, Bulevardul Carol și str. Sf. Constantin. Patrulile de jandarmi și polițiști controlau orașul și împrăștiiau pe greviști⁴². Din ordinul prefectului, în ziua de 26 iulie armata a împiedicat două întruniri de protest ale greviștilor, proiectate a fi ținute în sala „Capri“. Deși întrunirile nu s-au putut ține în această sală, unde se adunau de obicei greviștii, ele s-au organizat totuși în alte localuri. Faptul în sine a adîncit însă și mai mult nemulțumirea greviștilor.

Fără a se intimida în fața armatei, aceștia, în cadrul întrunirilor, au protestat cu energie contra călcării fățișe a Constituției, a legilor și a oricăror principii de libertate de către autorități, care au recurs la reperiune, desființînd pînă și dreptul de întrunire al muncitorilor⁴³. La terminarea adunării a fost expediată o telegramă către ministrul de interne, prin care erau dezvăluite abuzurile autorităților brăilene și se cerea începerea unei anchete care să cerceteze nemulțumirile muncitorilor. Revendicările mai importante formulate în această telegramă erau: a) plata să se facă printr-un birou al muncii; b) să se stabilească o normă astfel încît unii lucrători să nu fie favorizați (de vătăfi ș.a.) și alții să nu fie primiți la lucru etc.⁴⁴.

³⁸ I. Iacoș și V. Petrișor, *op. cit.*, p. 95.

³⁹ „Adevărul“ nr. 4 664 din 25 iulie 1902.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Ibidem* nr. 4 665 din 26 iulie 1902.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ *Ibidem*.

După cum se poate constata, muncitorii din Brăila considerau problema reglementării sistemului de muncă și de retribuire a muncii în porturi un obiectiv central al luptei lor revoluționare, antipatronale.

Tot la 26 iulie, pe toate zidurile orașului a fost afișată o rezoluție adoptată de exportatorii de cereale cu o zi în urmă, prin care acceptau cele mai multe dintre revendicările greviștilor. Deși aceasta reprezenta o victorie parțială a muncitorilor aflați în grevă, ei au respins rezoluția, cerînd satisfacerea tuturor cererilor formulate. Starea de agitație a greviștilor s-a intensificat. În fața căzării călărașilor s-a produs un conflict între un grup de greviști și vătaful Enache Antonescu și magazinerul Marcu de la casa comercială „Felner Hofmeister“. Aceștia au scăpat prin fugă de furia greviștilor⁴⁵.

Între timp situația în port devine alarmantă pentru exportatorii de cereale și ceilalți afaceriști. Numărul vagoanelor nedescărcate se cifra la 2 500.

După întrunirea de dimineață (26 iulie), peste 100 de greviști s-au adunat în fața prefecturii, trimițînd o delegație în audiență la prefectul Gabrielescu pentru a interveni să li se satisfacă toate doleanțele⁴⁶.

Prefectul a propus încetarea grevei sub rezerva rezolvării ulterioare a restului revendicărilor, ceea ce delegații muncitorilor au refuzat să accepte, arătînd că promisiunile nu le pot inspira încredere. Ei au cerut ca negustorii de cereale și casele comerciale să încheie contracte în scris.

Recurgîndu-se la alte metode de intimidare, la ora 2 d.m. conducătorii greviștilor au fost chemați la parchet, unde procurorul orașului le-a cerut să înceteze greva. Aceasta a fost considerată ca o amenințare la adresa greviștilor, ceea ce a făcut ca ei să continue lupta cu și mai multă îndrjire.

În scopul demascării acestor manevre și a unor noi proteste a fost convocată pentru ora 5 d.m. o nouă adunare în sala „Capri“. Dar poliția și armata au împiedicat organizarea întrunirii. Greviștii au fost nevoiți să se adune atunci pe strada Plevnei, în fața casei unuia dintre conducătorii mișcării revoluționare.

La terminarea întrunirii, o delegație de muncitori a fost din nou invitată la prefect, care s-a arătat dispus să mijlocească pe lîngă casele de comerț aprobarea completă a cererilor muncitorilor cu condiția începerii lucrului⁴⁷.

O nouă adunare a greviștilor, convocată de această dată în sala „Capri“ în noaptea de 26 iulie, a aprobat după lungi dezbateri (pînă la 11 noaptea), tratativele duse de muncitori la prefectură și a hotărît reînceperea lucrului a doua zi⁴⁸.

⁴⁵ „Adevărul“ nr. 4 665 din 26 iulie 1902.

⁴⁶ *Ibidem.*

⁴⁷ *Ibidem.*

⁴⁸ *Ibidem.*

Greva s-a soldat astfel, după 4 zile de luptă curajoasă, cu victoria muncitorilor portuari din Brăila. Adunarea a hotărât însă ca în cazul în care nu s-ar respecta angajamentele luate să se declare din nou grevă generală.

În contractele impuse de greviști comercianților au fost incluse pentru căruțași următoarele prevederi: a) se vor da bilete de constatare pentru transportul vagoanelor după linie și a mărfurilor din magazie; b) plata se va face individual sau delegaților muncitorilor la ghișeul casei comerciale; c) se vor respecta următoarele prețuri: 12 lei neto de vagon, 11 lei fără cântar, 0,60 bani de chilă transportată din vale, 1,20 de chilă transportată din deal, 22 de lei vagonul pentru marfa transportată de la gară din oraș în port⁴⁹. Pentru hamali au fost acordate următoarele concesiuni: a) plata se va face individual la biroul magazinerilor câte 7 lei pentru fiecare zi de muncă; b) împărțirea muncii se va face la bastiment; c) se va respecta repausul duminical; d) se vor construi schele la bastimente pe grinzi fără scări, se vor pune mai multe sohele la vapoare, la vasele înalte se vor pune grinzi mai lungi pentru a nu veni schela prea sus; e) se vor plăti pentru descărcatul vagoanelor la vapoare dana I 7 lei, a II-a 8 lei și a III-a 9 lei⁵⁰. În legătură cu pretențiile chiligiilor s-a obținut următoarele: a) să se întocmească un tablou cu chiligiile din port și pe viitor să fie luați la muncă pe rînd; b) se vor respecta următoarele prețuri: 7 lei pe zi la băniceri, 9 lei pe zi la chiligiile pentru șase hl de mărfuri etc.⁵¹.

Lupta muncitorilor brăileni a provocat o vie impresie în întreaga țară, cu ea solidarizându-se nu numai muncitorimea din porturi, dar și din industrie. În cadrul unei întruniri a muncitorilor din portul Galați s-a vorbit despre greva din Brăila, arătându-se că „numai prin unire a izbutit greva”. Cu acest prilej, C. Z. Buzdugan, președintele Societății căruțașilor și căraușilor din Galați, a îndemnat pe muncitorii de aici la luptă hotărâtă după exemplul celor din Brăila⁵².

Sub influența grevei generale din Brăila, căruțașii și muncitorii din portul Giurgiu declară și ei o grevă în cursul lunii iulie pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă⁵³. Greva a demonstrat marea forță a unității în lupta antipatronală, ceea ce a determinat câștigarea revendicărilor arătate. Ea a reprezentat nu numai un prilej de manifestare a nemulțumirilor față de exploatarea exercitată de comercianți, de casele comerciale și abuzurile vătăfitorilor. Această grevă a însemnat o manifestare politică hotărâtă a muncitorilor pentru obținerea unei legislații care să le protejeze munca, pentru obținerea de drepturi și libertăți democratice.

⁴⁹ „Adevărul” nr. 4 665 din 26 iulie 1902.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² *Ibidem*, nr. 4 669 din 30 iulie 1902.

⁵³ *Ibidem*, nr. 4 664 din 25 iulie 1902.

Dar încetarea grevei din Brăila a fost numai temporară, pentru că în cursul lunii august s-au produs noi acțiuni. „Muncitorii din port au început din nou să se agite, au ținut și întruniri publice în care și-au manifestat legitima lor nemulțumire în contra faptului că administrația nu intervine spre a se respecta condițiile de muncă statornicite în urma grevei din urmă, amenințând din această pricină cu o nouă grevă”⁵⁴.

Este important să arătăm că greva izbucnită în a doua jumătate a lunii august 1902 s-a manifestat cu deosebită intensitate, muncitorii dovedind puteri de rezistență mult mai mari⁵⁵. Declanșarea acestei noi greve are loc tot din inițiativa și sub conducerea societății muncitorilor portuari. La o întrunire care a avut loc în acele zile, societatea a hotărât acordarea de ajutor unor lucrători care rămăseseră fără lucru în urma grevei⁵⁶. Date fiind legăturile foarte strânse între porturile Brăila și Galați, precum și distanța foarte mică de circa 25 km pe Dunăre între ele, muncitorii aveau posibilitatea să păstreze un contact permanent și să-și unească eforturile în lupta împotriva acelorși exploatare. Așa se explică faptul că în istoria mișcării muncitorești din cele două porturi au avut loc numeroase acțiuni greviste simultane sau de solidaritate cu lupta izbucnită anterior într-un port sau altul.

Un exemplu concludent ni-l oferă situația din vara anului 1902, când, după exemplul și sub înrîurirea puternicelor lupte ale muncitorilor brăileni, se pun în mișcare și cei din Galați. Astfel, la 19 august 1902 a izbucnit o puternică grevă a căruțașilor din portul Galați. Cu lupta căruțașilor s-au solidarizat și muncitorii de port, greva devenind generală. Portul a încetat astfel orice activitate. Trei vapoare mari care încărcau cereale pentru străinătate și-au încetat operațiile⁵⁷.

Creșterea spiritului revoluționar în mișcarea muncitorească din Brăila este marcată în 1903 de izbucnirea unor importante acțiuni greviste ale muncitorilor din port, precum și din industrie.

La 14 iulie 1903 se declanșează o grevă generală a căruțașilor brăileni în număr de 120, pe motivul că în plin sezon de vară li se plăteau pentru transporturile efectuate aceleași prețuri ca în sezonul de iarnă, când activitatea în port era mult restrînsă⁵⁸. Nemulțumirile căruțașilor erau determinate și de poziția adoptată de Casa muncii, instituție creată în urma luptelor purtate de muncitori pentru a-i feri de exploatarea agențiilor comerciale și a vâtafilor. Aceasta, în loc să sprijine cererile juste ale căruțașilor de ridicare a prețurilor la transporturi, a trecut de partea elementelor exploatare⁵⁹.

⁵⁴ „Adevărul”, nr. 4 698 din 28 august 1902.

⁵⁵ *Ibidem*, nr. 4 694 din 24 august 1902.

⁵⁶ I. Iacoș, V. Petrișor, *op. cit.*, p. 95.

⁵⁷ „Galații” nr. 181 din 21 august 1902.

⁵⁸ „Adevărul” nr. 5 014 din 16 iulie 1903 și „Galații” nr. 153 din 16 iulie 1903.

⁵⁹ *Ibidem*.

În port au sosit reprezentanții poliției și ai procuraturii din localitate încă de la ora 4 dimineața, sfătuindu-i pe căruțași să înceteze greva și să reia lucrul. Refuzul căruțașilor a fost categoric, hotărâți să reziste pînă cînd nu se va reveni la prețurile dobîndite în urma grevei din 1902 și care acum nu erau luate în seamă⁶⁰.

Forțați de situația grea creată în port și temîndu-se ca greva să nu se extindă și în rîndurile celorlalte categorii de muncitori, comercianții, întruniți într-o consfătuire în localul Camerei de comerț în prezența prefectului poliției și a prefectului de județ, hotărâsc aprobarea cererilor muncitorilor: ridicarea prețului pentru descărcarea unui vagon cîntărit la 12 lei, necîntărit 11 lei, 60 de bani căratul kilei din port, 120 de bani căratul kilei din oraș în port, 22 de lei vagonul de la gară, din oraș, în port⁶¹.

La 15 iulie 1903, sub influența victoriei obținute de muncitorii din port izbucnește o grevă a vatmanilor și încasatorilor de la uzina de tramvaie electrice din Brăila pentru refuzul direcției de a le satisface unele revendicări. Cu trei zile înainte de declararea grevei, muncitorii au trimis o delegație, compusă din doi vatmani și doi încasatori, la directorul uzinei, cerîndu-i să aprobe următoarele revendicări: a) 8 ore de lucru pe zi, b) mărirea salariului la 3,50 lei pe zi, c) să nu mai fie plătiți cu ora. După scurgerea celor trei zile, prezentîndu-se delegații din nou în fața direcției pentru a primi rezultatul, aceasta le-a respins cererile lor legitime, amenințînd cu înlocuirea greviștilor cu alte persoane.

A doua zi, un număr de 10 vatmani și încasatori a intrat în grevă. Greviștii au înaintat petiții cu revendicările formulate prefecturii de județ și primăriei, pentru a interveni în sprijinul lor. Aproape întreaga circulație a orașului a fost astfel paralizată. Din cele 23 de vagoane și 6 jardiniere (remorci) care se puneau în circulație în mod obișnuit, patronii uzinei au putut pune în mișcare doar cîteva pe unele linii, folosind oameni și din tura de noapte.

În semn de solidaritate cu luptele căruțașilor din Brăila, la 20 iulie 1903 izbucnește și la Galați o grevă a căruțașilor din port.

În cursul anului 1904, condițiile de viață ale maselor muncitoare au continuat să se înrăutățească. Se produc puternice nemulțumiri și agitații nu numai în rîndurile muncitorilor din portul Brăila, a meseriașilor și funcționarilor comerciali, ci și în rîndurile țăranilor din județ⁶².

Activitatea portuară a cunoscut în acest an un mare declin în ceea ce privește importul și exportul de produse. În toamna anului 1904, portul Brăila nu a făcut aproape nici o operație de seamă⁶³, deși în acest anotimp se perfectau cele mai multe contracte și se realiza cel mai intens trafic co-

⁶⁰ „Adevărul“ nr. 5 014 din 16 iulie 1903 și „Galații“ nr. 153 din 16 iulie 1903.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² „Voința“ nr. 2 din 16 septembrie 1904 și nr. 45 din 27 noiembrie 1904.

⁶³ *Ibidem*, nr. 4 din 23 septembrie 1904.

mercial. Aceasta se datorește, în parte, și măsurilor luate de guvern prin care s-a oprit exportul porumbului⁶⁴.

În viața comercială a orașului s-au produs numeroase falimente. În Piața Regală, principala piață a Brăilei, multe dintre magazinele comerciale s-au închis, iar proprietarii acestora au părăsit orașul⁶⁵. De pe urma acestei situații, cel mai mult au avut de suferit muncitorii de port, care treceau prin greutăți materiale neînchipuit de grele. De altfel, presa vremii și alte publicații vorbesc curent despre criză în tot timpul anului 1904.

În timpul iernii, când navigația a fost în întregime suspendată, circa patru luni de zile muncitorii din port erau pur și simplu amenințați de spectrul foamei⁶⁶. Un ziar local relatează în legătură cu aceasta următoarele: „Din rîndurile muncitorilor de port ne vin știri foarte îngrijorătoare. Ei sînt într-o situație materială deplorabilă și, cu cît timpului înaintează, cu atît devine mai disperată”⁶⁷.

Pe fundalul acestei situații, în Brăila se produc manifestații și agitații viguroase ale muncitorilor. Ei au cerut guvernului și ajutoare sub formă de alimente la fel cu cele date țăranilor, amînarea pentru anul următor a obligațiilor către fisc etc.⁶⁸. În acest sens ei au întocmit un memoriu către guvern și parlament. Demersurile făcute au rămas însă fără rezultat, guvernul refuzînd să vină în sprijinul docherilor șomeri, care erau literalmente amenințați să piară de foame împreună cu familiile lor.

Unele inițiative întreprinse de burghezia locală chipurile pentru ajutorarea șomerilor nu erau decît simple paleative. Printre acestea se numără organizarea unor reprezentații și baluri pentru adunarea unor sume de bani care să fie vărsate pentru ajutorarea muncitorilor din port. În realitate, aceste metode vexatorii nu reușeau să înlăture mizeria din periferiile proletare. Ele erau un prilej de distracție a protipendadei și un mijloc de căpătuială pentru organizatori⁶⁹.

La începutul lunii martie 1904 se produce din nou o grevă a căruțașilor din Brăila, care cer restabilirea prețurilor la mărfurile pe care le transportau în conformitate cu cele fixate în urma grevei generale din 1902, și anume 11 lei de vagon fără cîntar și 12 lei cu cîntar. În ziua de 5 martie, la orele 5 dimineața, comercianții, temîndu-se de pericolul extinderii grevei, s-au întrunit la Camera de comerț, au luat în discuție cererile muncitorilor și au acceptat satisfacerea lor⁷⁰. La 8 martie 1904 intră în grevă, după exemplul căruțașilor, și lucrătorii din port⁷¹.

⁶⁴ „Voința”, nr. 4 din 23 septembrie 1904.

⁶⁵ *Ibidem*, nr. 7 din 3 octombrie 1904.

⁶⁶ *Ibidem*, nr. 4 din 23 septembrie 1904.

⁶⁷ *Ibidem*, nr. 10 din 15 octombrie 1904.

⁶⁸ *Ibidem*, nr. 45 din 27 noiembrie 1904.

⁶⁹ *Ibidem*, nr. 26 din 4 noiembrie 1904.

⁷⁰ „Adevărul de dimineață” nr. 32, an I din 4 martie 1904.

⁷¹ I. Iacoș, V. Petrișor, *op. cit.*, p. 95.

Aproape în tot cursul anului 1904 au loc la Brăila importante acțiuni ale muncitorilor din port împotriva Casei muncii, care în împrejurările critice prin care treceau muncitorii nu le oferea nici un sprijin, transformându-se de fapt dintr-un instrument al muncitorilor într-unul al comercianților.

Casa muncii fusese creată în 1902, în urma grevei generale a muncitorilor brăileni, în scopul ameliorării condițiilor de muncă, al fixării unui preț anumit conform tarifelor stabilite pentru fiecare categorie de muncitori, al formării unui fond de rezervă pentru ajutorarea muncitorilor în situații speciale etc.⁷².

În loc să vegheze ca interesele muncitorilor să nu fie încălcate de comercianți, „Casa muncii a ajuns un element de agitație între muncitori. Ea a sprijinit mai mult interesele comercianților împotriva muncitorilor“⁷³. Astfel, sub pretextul că urmărește să atragă pe comercianți pentru ca aceștia să angajeze pe muncitori numai prin intermediul ei, Casa muncii a redus prețul muncii la o cifră derizorie, încălcând condițiile stabilite în urma grevei generale din vara anului 1902⁷⁴.

Datorită acestor măsuri arbitrare, în rândul muncitorilor s-au produs profunde nemulțumiri. Ziarul brăilean „Voința“ scria în legătură cu acestea că „la intervale foarte scurte sîntem spectatori grațiuți la grave perturbațiuni, la violente manifestațiuni din partea muncitorilor“⁷⁵. Îngroziți de perspectiva extinderii tulburărilor, conducătorii Casei muncii au căutat să împace spiritele agitate ale muncitorilor, impunînd în vara anului 1904 comercianților urcarea prețurilor la mărfurile manipulate⁷⁶. Cu toate acestea, un nou val de revoltă a cuprins pe cei peste 2 000 de muncitori de port atunci cînd, adresîndu-se Casei muncii pentru a le acorda unele ajutoare de șomeri, aceasta tergiversa răspunsurile sau motiva lipsa de fonduri. Fiind oameni de încredere ai patronilor, conducătorii Casei muncii s-au dat la o serie de ilegalități, consumînd fondurile de ajutorare a muncitorilor pentru interese personale sau în scopuri politicianiste burgheze cu prilejul campaniilor electorale⁷⁷. Același ziar relevă justetea cauzei muncitorilor și avertizează asupra pericolului pe care-l reprezintă nemulțumirile acestora. El scrie că „chestiunea e foarte gravă și ea reclamă o rezolvare grabnică“. „Portul nostru trece prin destule greutăți și ar fi din cale-afară de trist dacă ar avea de suferit noi lovituri“⁷⁸.

Îngrijorarea care cuprinsese o parte a burgheziei arată ce forță puternică reprezentau muncitorii din portul Brăila, care acumulasera o bogată experiență în lupta revoluționară.

⁷² „Voința“ nr. 2 din 16 septembrie 1904.

⁷³ *Ibidem*, nr. 4 din 23 septembrie 1904.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ *Ibidem*, nr. 2 din 16 septembrie 1904.

⁷⁶ *Ibidem*, nr. 4 din 23 septembrie 1904.

⁷⁷ *Ibidem*, nr. 2 din 16 septembrie 1904 și nr. 4 din 23 septembrie 1904.

⁷⁸ *Ibidem*, nr. 9 din 10 octombrie 1904.

Datorită influenței exercitate de luptele muncitorilor din port, valul de agitații cuprinde în cursul anului 1904 și pe meseriașii din Brăila nemulțumiți de exploatarea patronală, de modul cum funcționează corporațiile, cum acestea le apărau interesele în lupta împotriva exploataților.

Aproape zilnic se produceau conflicte și proteste în sânul acestora, provocate de abuzurile președinților corporațiilor și de comisarii guvernului, contra meseriașilor. „Nu e zi — scrie ziarul local „Voința“ — când autoritățile să nu aibă a rezolva un conflict, o nouă reclamațiune contra corporațiilor”⁷⁹. „Meseriașii sînt într-o completă mizerie și nici unul dintre acei pe care i-am ridicat pe umerii noștri nu se gîndește să ne vină în ajutor“, scria în ziarul menționat un meseriaș din Brăila⁸⁰.

Datorită acestei situații, meseriașii din Brăila organizează mai multe întruniri publice în care dezbateau problemele legate de necesitatea luptei pentru apărarea intereselor⁸¹, hotărîsc să-și desfășoare în viitor activitatea mai uniți, să întreprindă o serioasă acțiune politică pentru a lua parte la viitoarele alegeri legislative care să le permită trimiterea în parlament a unor reprezentanți ai lor⁸². În consfătuirea publică ținută în sala „Capri“ în iunie 1904, meseriașii din Brăila au hotărît înființarea unei societăți de ajutor reciproc care era opusă corporațiilor⁸³.

O nouă consfătuire, la care participă toate categoriile de meseriași, a avut loc în aceeași sală la 9 august 1904. La consfătuire au luat cuvîntul mai mulți vorbitori, care au înfierat condițiile grele de viață ale meseriașilor, lipsa de drepturi care să le apere interesele profesionale. Într-o moțiune adoptată de adunare, meseriașii au cerut, în afara unor drepturi profesionale și politice, suprimarea taxei de înscriere de 5 lei, pe care o considerau nelegală, și a sistemului de a sili pe meseriași să plătească taxele către corporații prin procedeul jignitor „al sunetelor provocate de bătutul în tobe“⁸⁴.

Situația economică precară prin care trecea portul Brăila în 1904 și dese abuzuri ale patronilor care încălcau drepturile legale ale angajaților privind salariile — acestea fiind reduse cu peste 25% — și nerespectarea repausului duminical au ridicat la luptă împotriva exploataților, alături de muncitori și meseriași, și pe funcționarii comerciali din localitate⁸⁵. Semnatarul unui articol intitulat *Agitația funcționarilor comerciali*, descriind condițiile de viață vitrege în care se zbătea această categorie de salariați, arată : „Muncim mai rău ca vitele și, dacă îndrăznim să cerem

⁷⁹ „Voința“ nr. 51 din 4 decembrie 1904.

⁸⁰ *Ibidem*.

⁸¹ „Adevărul de dimineață“ nr. 125 și 126 din 8 și 9 iunie 1904 și „Voința“ nr. 24 din 2 noiembrie 1904.

⁸² „Voința“ nr. 55 din 10 decembrie 1904.

⁸³ „Adevărul de dimineață“ nr. 126 din 9 iunie 1904.

⁸⁴ „Adevărul“ nr. 5 395 din 10 august 1904.

⁸⁵ „Voința“ nr. 6 din 30 septembrie 1904 și „Gazeta Brăilei“ nr. 14 din 9 august 1904.

respectarea repausului duminical care ne asigură câteva ore odihnă pe săptămână, sîntem taxați ca agitatori“⁸⁶.

În mai 1904 aceștia au întocmit un memoriu pe care l-au înaintat Ministerului de Interne, plîngîndu-se de faptul că numeroase case comerciale le-au redus salariile și de nerespectarea legii repausului duminical⁸⁷. Neprimind un răspuns favorabil la cererile lor, funcționarii comerciali din Brăila au organizat la sfîrșitul lunii o mare întrunire de protest, cu care ocazie s-au constituit într-o societate și au hotărît să scoată un ziar prin care să lupte pentru apărarea drepturilor lor⁸⁸. În august s-a ținut o nouă întrunire publică pentru a protesta contra nerespectării repausului duminical⁸⁹.

La începutul anului 1905, în Brăila se înregistrează câteva acțiuni de protest ale muncitorilor din port în legătură cu înlocuirea forței lor de muncă la manipularea mărfurilor prin introducerea elevatoarelor. Muncitorii nu se ridicau împotriva introducerii mijloacelor mecanizate în port, ci protestau împotriva modului în care capitaliștii înțelegeau să folosească aceste mașini, aruncîndu-i în brațele șomajului și a mizeriei. Lucrul acesta reiese și din declarația făcută de un muncitor de port în presa locală: „Nu putem și nici nu vrem să împiedicăm introducerea elevatoarelor — scria acesta — „Vrem însă ca noi toți care am trăit de pe urmele portului să nu ajungem muritori de foame“⁹⁰.

În iulie 1905 s-a declarat în portul Rotterdam din Olanda o grevă a marinarilor din Brăila și Galați îmbarcați pe vasele „Turnu-Severin“ și „Iași“, ca urmare a tratamentului inuman ce li se aplica la bord de către ofițeri⁹¹.

Vasele se aprovizionau de obicei din Brăila cu alimente de proastă calitate și insuficiente, pentru a se realiza economii care intrau în buzunarele comandanților (de regulă aceștia erau oamenii de încredere ai armatorilor).

După trecerea Bosforului și intrarea în Marea Egee, marinarii și fochiștii nu mai pot consuma mîncarea alterată și se prezintă în fața ofițerului Gheorghiu Chiriac, rugîndu-l să intervină pentru îmbunătățirea condițiilor lor de viață. Se constată că într-adevăr carnea era alterată. Atunci hrana echipajului este redusă seara numai la boletă și ceai. Zilnic marinarii se înfățișează în zadar cu blidul în mîna comandanților, întrucît cuvîntul de ordine era „economia“⁹².

Pentru a potoli temporar spiritele, comandantul cheamă pe șeful de echipaj și face promisiunea că va acosta vasul în Gibraltar pentru a pro-

⁸⁶ „Voința“ nr. 13 din 17 octombrie 1904.

⁸⁷ „Adevărul de dimineață“ nr. 108 din 22 martie 1904 și nr. 110 din 24 mai 1904.

⁸⁸ „Adevărul“ nr. 111 din 25 mai 1904 și nr. 119 din 2 iunie 1904.

⁸⁹ „Gazeta Brăilei“ nr. 14 din 9 august 1904.

⁹⁰ „Voința“ nr. 74 din 5 ianuarie 1905.

⁹¹ „Dimineața“ nr. 541 din 5 august 1905.

⁹² Ibidem.

cura carne. Ulterior însă contramandază ordinul și cere personalului de bord să mai rabde încă 17 zile pînă la Rotterdam. În acest timp, marinarii au îndurat un regim de privațiuni aproape insuportabil, cu toate că pe bord existau rezerve de alimente și chiar carne.

În portul Rotterdam, marinarii sînt împiedicați de ofițeri să iasă în oraș să se plîngă de suferințele pe care le-au îndurat. Mai mulți dintre ei sînt bătuiți și amendați pentru că au îndrăznit să iasă în oraș fără bilet de voie⁹³.

A doua zi, o delegație a marinarilor și fochiștilor, în frunte cu maestrul lemnar Andrei Ionescu, originar din Galați, se prezintă la comandant și se plînge de maltrătarile și abuzurile la care au fost supuși. Comandantul îi dă afară pe muncitori și arată că ofițerii au procedat bine. La prînz mîncarea continuă să fie la fel de proastă. La protestul repetat al echipajului se răspunde: „Cui nu-i place, să plece“⁹⁴.

În această situație, echipajul trimite un memoriu ziarului „Dimineața“ din țară și ziarului olandez „Rotterdamisches-Blat“, care-l publică fragmentar. O parte a echipajului debarcă și refuză plecarea mai departe pînă la rezolvarea revendicărilor.

De asemenea este sesizat consulatul român din Rotterdam, care provoacă o anchetă. Consulatul cere explicații comandantului și delegaților marinarilor. Aceștia din urmă arată drepturile de hrană care sînt prevăzute în regulament și cum au fost ele încălcate de ofițeri. Ancheta a obligat pe comandant la plata din urmă a drepturilor marinarilor (1,20 lei pe zi pentru fiecare marinar și 1,75 lei pentru maistru și șef de echipă) și respectarea prevederilor din regulament.

La plata acestor drepturi, totuși, ofițerii au reținut abuziv o amendă de 10 lei pentru fiecare marinar grevist ceea ce a provocat alte nemulțumiri. În semn de protest față de aceste acte abuzive, care loveau în condițiile lor de existență, marinarii au declarat grevă, refuzînd să continue cursa. Vapoarele au trebuit să plece cu personal redus la bord⁹⁵.

Ministerul Transporturilor din țară a telegrafiat în termeni dojenitori consulatului să ia măsuri pentru a aduce cu forța pe vas echipajul debarcat. O asemenea încercare de a forța aducerea pe vas a marinarilor greviști de pe vasul „Iași“ a eșuat însă.

Unul dintre fochiști a sărit din vapor în apă, riscînd să se înece decît să se întoarcă la serviciu. A fost salvat de bărcile poliției, care între timp înconjuraseră vasele românești⁹⁶.

Marinarii greviști care au căzut în mîinile poliției olandeze au fost arestați, puși în lanțuri și trimiși în țară pentru judecare. O parte dintre ei, care n-au putut fi arestați, au rătăcit zile întregi prin Rotterdam dez-

⁹³ „Dimineața“ nr. 541 din 5 august 1905.

⁹⁴ *Ibidem.*

⁹⁵ *Ibidem.*

⁹⁶ *Ibidem.*

brăcați și flămînzi (ofițerii refuzînd să le predea hainele, unii dintre mari-nari au părăsit vasul aproape goi) pînă la întoarcerea în țară⁹⁷.

În vara anului 1905, portul Brăila este cuprins din nou de o mare agitație a docherilor și căruțașilor, nemulțumiți de încălcarea tarifelor stabilite cu cîțiva ani în urmă pentru plata diferitelor munci. În ziua de 9 iulie, ora 9 dimineața, peste 100 de căruțași au declarat grevă și s-au prezentat la Camera de Comerț, unde au formulat următoarele revendicări față de comercianți în ceea ce privește plata la transportul mărfurilor : 14 lei de vagonul cîntărit și 13 lei necîntărit, 1,40 lei kila pentru transporturile în dealul orașului, 0,70 lei în valea orașului⁹⁸.

Căruțașii au mai cerut ca epistatul care supraveghează munca să le elibereze atîtea chitanțe cîte poște au fost angajate, iar magazinerii să le elibereze zilnic o singură chitanță, cuprinzînd totalul cuantumului cărat, urmînd ca pe baza acesteia negustorii să le facă plata la sfîrșitul unei săptămîni de lucru. În felul acesta, căruțașii urmăreau să îngreuească posibilitățile de exploatare ale magazinerilor și vătăfilor⁹⁹.

Temîndu-se de prelungirea grevei într-o perioadă cînd activitatea portuară era dintre cele mai intense, negustorii au hotărît să cheme la birourile lor pe vătăfi pentru a studia cauzele nemulțumirii muncitorilor și căruțașilor și a hotărî concedierea unor vătăfi abuzivi. De asemenea au fost organizate mai multe consfătuiri în sala de ședințe a Camerei de comerț, în cadrul cărora s-au purtat tratative între comercianți, pe de o parte, și căruțași și încărcători, pe de altă parte ; s-au luat în dezbatere cererile acestora din urmă, care au fost acceptate aproape așa cum au fost formulate.

Printr-o ordonanță a Prefecturii județului Brăila se stabileau următoarele prețuri pentru transportul mărfurilor efectuat de căruțași : a) 13 lei pentru vagonul cu cîntar, b) 12 lei pentru vagonul fără cîntar, c) 0,60 lei de kilă transportată din vale, c) 1,20 lei pe kilă transportată din deal, d) 24 de lei vagonul din deal¹⁰⁰.

Ordonanța obliga pe comercianți să elibereze prin magazinerii lor după terminarea operațiilor de lucru, în fiecare zi, o chitanță imprimată vătăfului sau unui căruțaș din ceata lui, în care se arăta numărul de vagoane și cîte kile au transportat căruțașii, iar duminica aceste chitanțe urmau a fi înlocuite cu una generală care consemna totalitatea mărfurilor transportate în cursul unei săptămîni și pe baza căreia se efectua și plata¹⁰¹. Ordonanța prevedea de asemenea ca vătăfii și magazinerii care se vor dovedi că nu eliberează sau nu prezintă chitanțe în regulă să fie dați în judecată¹⁰².

⁹⁷ „Dimineața“ nr. 541 din 5 august 1905.

⁹⁸ „Adevărul“ nr. 5 711 din 7 iulie 1905.

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ „Propaganda“ nr. 128 din 18 iulie 1905.

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² *Ibidem*.

În felul acesta, greva căruțașilor s-a încheiat prin obținerea unei victorii importante în lupta împotriva exploataților și uneltelor lor.

*

* *

Luptele greviste din anii 1900—1905 au constituit o manifestare hotărâtă a muncitorilor din portul Brăila împotriva intensificării exploatării în condițiile crizei din anii 1899—1903.

Ele demonstrează faptul că mișcarea muncitorească din porturi, ca și din întreaga țară, se afla într-o perioadă de avânt revoluționar. Eliberată de frâna exercitată la sfârșitul veacului trecut de elementele conducătoare burghezo-liberale, muncitorimea din porturi, sub conducerea elementelor înaintate din mișcarea socialistă, a pornit la luptă cu avânt pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și de trai.

În portul Brăila, ca și în celelalte porturi dunărene, fiind concentrate mase compacte de muncitori care suportau o crâncenă exploatare, lupta revoluționară cunoaște o deosebită amploare, ea soldându-se de cele mai multe ori cu victoria muncitorilor. De la grevele de scurtă durată, unele spontane, dar cu un profund caracter revendicativ, se reușește a se organiza greve generale, la care participă toate categoriile de muncitori portuari și care paralizează întreaga activitate nu numai în port, dar și în oraș.

Cu toate că autoritățile au intervenit de fiecare dată cu brutalitate pentru a înăbuși aceste lupte revoluționare, ele s-au izbit de dârzenia și de solidaritatea muncitorilor greviști, fiind nevoite în ultimă instanță să determine pe armatori și pe comercianți să le accepte revendicările.

Aceste succese obținute de muncitorii brăileni în lupta împotriva exploatării se datoresc și faptului că ei au fost sprijiniți în acțiunile lor de muncitorii din portul Galați. Cu ocazia fiecărei acțiuni greviste mai importante declanșate în portul Brăila, muncitorii din portul Galați s-au raliat la luptă, manifestându-și solidaritatea cu frații lor din portul vecin și exprimând în același timp propriile lor revendicări față de armatori și comercianți privind retribuția și îmbunătățirea condițiilor de muncă. Fiind amplasate foarte aproape unul de celălalt, mișcarea muncitorească din aceste porturi a avut în permanență legături strânse, completându-se și ajutându-se reciproc în lupta împotriva acelorși exploatați, îmbogățindu-și experiența de luptă pe baza rezultatelor obținute într-unul sau altul din porturile dunărene.

Luptele greviste din portul Brăila desfășurate între anii 1900 și 1905 au avut ca finalitate în primul rînd îmbunătățirea tarifelor de retribuire a muncii docherilor și căruțașilor, limitarea rolului abuziv al vătăfilar și magazinerilor, reglementarea, pe baza unor ordonanțe emise de autorități, a evidenței muncii în port și a modului de efectuare a plăților. Un alt rezul-

tat al acestor lupte a fost dezvăluirea rolului inefficient al corporațiilor, reorganizarea asociațiilor profesionale și întărirea caracterului lor de clasă, impunerea în conducerea acestora a unor elemente proletare ridicate din mijlocul maselor.

În procesul acestor lupte, conștiința de clasă a muncitorilor portuari din Brăila s-a dezvoltat simțitor. Prin lupta lor antipatronală, hotărâtă, pentru apărarea intereselor profesionale și politice, aceștia au dat un exemplu însuflețitor și celorlalte categorii de muncitori din oraș care se ridică la luptă împotriva exploatării, ceea ce face ca Brăila să devină în această perioadă un important centru al mișcării muncitorești din țara noastră.