

GREVA MUNCITORILOR DIN PORTUL SULINA DIN LUNA MAI 1913

N. BÎRDEANU

Muncitorii portului Sulina au fost în primele rînduri ale luptei revoluționare, pentru revendicări economice și politice, alături de muncitorii din cele mai mari porturi ale României, Brăila, Galați și Constanța.

Mișcarea muncitorească din Sulina s-a afirmat îndeosebi la sfîrșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, cînd s-a opus concedierilor de muncitori cu prilejul introducerii elevatoarelor în munca portului și altor măsuri antimuncitorești ale exportatorilor și autorităților burgheze. În primul deceniu al secolului al XX-lea, ideile socialiste, tendința de organizare și de luptă revoluționară au cuprins tot mai mult masele de muncitori.

Primele mari lupte revoluționare muncitorii din Sulina le-au desfășurat după 1910, cînd s-a reorganizat Partidul Social-Democrat din România. Ele s-au datorat condițiilor grele de muncă și de viață ale muncitorilor. Un imbold deosebit l-a dat mișcării din Sulina lupta muncitorilor portuari din Brăila și Galați, cu care muncitorii din Sulina aveau strînse legături.

Spre deosebire de alte porturi românești, Sulina era un port care avea o situație specifică. Aici, în afară de muncitorii români, se aflau mulți muncitori de altă naționalitate, și în special greci, ruși, armeni, turci și curzi din Anatolia. Aceștia erau organizați în cete, fiecare ceată avînd vătafii săi¹. Armatorii și exportatorii străini și români speculau situația existentă și angajau muncitori de aceeași naționalitate cu ei sau care își ofereau forța de muncă mai ieftin, învrăjbindu-i în mod artificial și dezbinîndu-i pentru a nu fi uniți în lupta lor împotriva exploatării².

Activitatea în portul Sulina era neîntreruptă. Operațiunile de încărcare și descărcare a vaselor maritime se desfășurau zi și noapte în toate anotimpurile anului, chiar și în toiul iernii, cînd Dunărea era înghețată și celelalte por-

¹ Lazăr Maglașu și Nicolae Deleanu, *Istoricul mișcărilor muncitorești din porturi*, București, 1932, p.6.

² *Ibidem*.

turi erau lipsite de viață. Din această cauză, încă din timpul verii se depozitau în magazinele și șlepurile din port mari cantități de cereale și de mărfuri, pentru a se manevra în timpul iernii.

Datorită specificului Sulinei, de port maritim, cu trafic neîntrerupt, muncitorii de aici lucrau în permanență, în timp ce muncitorii din porturile dunărene lucrau numai în sezonul prielnic navigației. Fiind portul ce lega pe apă România cu celelalte continente ale lumii, muncitorii din Sulina veneau în contact permanent cu marinarii străini, în special cu cei din statele apusene cu care România avea legături. De la aceștia, muncitorii portului Sulina aflau știri despre modul de viață și de organizare a muncitorilor din statele apusene.

Situația grea din punct de vedere material a muncitorilor, activitatea propagandistică desfășurată în rândurile lor de către elementele socialiste, ca și contactul neîntrerupt cu marinarii și muncitorii străini, pătrunși de ideile socialiste, au contribuit la radicalizarea muncitorilor din Sulina.

În articolul de față vom trata câteva aspecte privind organizarea mișcării muncitorești din Sulina după reorganizarea Partidului Social-Democrat din 1910 și desfășurarea uneia dintre cele mai însemnate mișcări greviste din Sulina, în mai 1913.

•

Situația materială a muncitorilor din portul Sulina, ca și a muncitorilor din celelalte porturi române, s-a agravat în anii 1912—1913, ca urmare a scăderii volumului de muncă și a reducerii traficului în timpul războaielor balcanice. Mișcarea economică de la Dunărea de jos și în special de la Sulina, care avea legături cu porturile apusene, a scăzut considerabil după închiderea navigației prin Bosfor și Dardanele. După o statistică a Comisiei europene a Dunării, în anul 1913, au ieșit din portul Sulina numai 936 de nave, cu un tonaj de 1 742 907 tone, față de 1 532 de nave, cu tonaj de 2 710 000 de tone ieșite în anul 1911³. Stagnarea aproape completă a dominat în timpul războiului balcanic și al mobilizării armatei române⁴, când un mare număr de muncitori au rămas șomeri.

În afara evenimentelor politice care au avut repercusiuni asupra condițiilor de trai ale clasei muncitoare, situația muncitorilor portuari s-a înrăutățit și de pe urma introducerii elevatoarelor în munca portului⁵. Până în anul 1913 au fost instalate în portul Sulina 26 de elevatoare, aparținând diferiților proprietari români și străini sprijiniți de Comisia europeană a Dunării. În timpul sezonului lucrau zi și noapte, aproape fără întrerupere, circa 20 de elevatoare, aparținând firmelor „Dreyfus”, „M. Aftalion”, „Anonima Română”, „Dunărea”, „M. Embiricos”, „Frații Bach”, „Frații Galiatzatos” etc. Elevatoarele au înlocuit însemnate brațe de muncă⁶. Muncitorilor înlocuiți

³ „Revista porturilor și a navigației comerciale”, nr. 19—20 din iulic-august 1914, p. 20.

⁴ Ibidem.

⁵ „Tribuna transporturilor”, nr. 6 din 27 octombrie 1913.

⁶ La un elevator care făcea transbordarea din șleपुरi în nave, la o cantitate de cereale de circa 100 de vagoane pe zi, se foloseau 18 oameni. Aceași cantitate de cereale cărată și încăr-

de mașini nu li s-a asigurat însă de lucru în Sulina și astfel au trebuit să părăsească portul sau să-și schimbe ocupația.

Datorită economiei de timp realizate și scăderii prețului de cost la transportarea și cîntărirea cerealelor cu elevatoarele, spre Sulina erau îndreptate un număr mare de șleपुरi încărcate. Înainte de introducerea elevatoarelor, cînd munca se efectua numai cu brațele, lucrau în portul Sulina 6 000 de muncitori. După introducerea elevatoarelor, au mai rămas numai 200 de muncitori permanenți ⁷ și circa 500 sezonieri ⁸.

În afara faptului că mulți lucrători au rămas pe drumuri, șomeri, muritori de foame, o dată cu introducerea elevatoarelor s-a înrăutățit și viața celor ocupați. Aceștia erau obligați să facă o muncă extenuantă. Patronii aveau tot interesul să angajeze cît mai puțini muncitori și să prelungească ziua de muncă. În ceea ce privește salariul, la 10 ore de muncă ziua, se plăteau 6—8 lei, iar la 8 ore de noapte se plăteau 8—10 lei ⁹. Suma obținută era insuficientă pentru asigurarea existenței muncitorilor și a familiilor lor. În afară de aceasta, cei 20 de vătăfi și 20 de ajutori de vătăfi din Sulina exploatau pe muncitori și cu ajutorul cîrciumilor, multe proprietatea lor personală, unde se făceau angajările, plățile și se acordau împrumuturi etc. Uneori salariul muncitorului era oprit în întregime pentru acoperirea împrumuturilor din timpul săptămînii.

Dacă munca se efectua la unele nave la o depărtare de 2 mile de port, muncitorii trebuiau să plătească o taxă suplimentară pentru transportul cu barca, atît la dus, cît și la întors ¹⁰.

Muncitorii aveau de suferit și din cauza deselor accidente, cele mai frecvente fiind căderile de la înălțimi, de pe schele și înecurile. Atît muncitorii de la elevatoare, dar mai ales cei care intrau în hambarele cu cereale ale navelor, lucrau în nori de praf. Cu toate acestea, în portul Sulina nu exista nici o baie pentru ei ¹¹.

Descriind *Starea socială a muncitorilor din porturi*, Ștefan Gheorghiu arăta în februarie 1913: „Viața unui muncitor nu e pusă în cumpănă, pentru unul căzut, zece îi luau locul. Știm cu toții cîte lupte, cîtă agitație a trebuit spre a impune patronilor un surplus de plată, proporțional cu numărul danelor” ¹².

De partea patronilor, exportatorilor de cereale și a vătăfilor erau întotdeauna atît organele administrative ale orașului și portului, cît și organele de poliție și jandarmerie. Acestea întrebuițau diverse mijloace de represiune pentru a înăbuși luptele muncitorilor. Din motive de multe ori imagineare,

cată cu brațele necesita 12 poște a 13 oameni de poștă, deci 153 de oameni. Diferența de la 18 la 153, adică 135 de muncitori erau înlăturați din port, prin folosirea elevatorului. (V. M i h ă e s c u, *Istoricul mișcărilor muncitorești din portul Brăila*, 1930, p. 8).

⁷ „Tribuna transporturilor”, nr. 1—2 din 31 mai 1914.

⁸ Arh. st. Galați, fond. Inspectoratul general al navigației și porturilor, dos. nr. 9/1913, f. 298.

⁹ „Tribuna transporturilor”, nr. 6 din 27 octombrie 1913.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ „România muncitoare”, nr. 37 din 16 mai 1913.

¹² „Tribuna transporturilor”, nr. 1 din 14 februarie 1913.

muncitorii combativi, intransigenți, cei care chemau masele la lupta împotriva exploatării erau amendați, arestați și expulzați, prigonți și bătuți ¹³.

Poliția intervenea tot mai brutal împotriva organizației sindicale a muncitorilor portuari, prigonindu-i sau arestându-i conducătorii ¹⁴. Concludent în această privință este articolul *Samavolniciile poliției din Sulina*, apărut într-unul din numerele gazetei „România muncitoare”, care a demascat prigoana dusă de către poliția din acest port împotriva muncitorilor ¹⁵.

În această perioadă, în fruntea Comisariatului maritim din Sulina se afla căpitanul de port Eugen Botez. În calitate pe care o avea, Eugen Botez a întreprins unele măsuri administrative pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă ale lucrătorilor din port. Astfel, a cerut patronilor să angajeze personal suficient la elevoare și să ia măsuri pentru prevenirea accidentelor; în același timp el a căutat să limiteze exploatarea din partea vâtafilor ¹⁶.

În timpul luptelor greviste din anul 1912, muncitorii au impus patronilor și autorităților înființarea unui organ (birou de plasare) denumit „Bursa muncii” ¹⁷, care să suplinească activitatea vâtafilor de intermediari în munca portului. Căpitanul portului, Eugen Botez, a sprijinit înființarea acestei Burse sperînd că va înlătura cu ajutorul ei conflictele de muncă existente în permanență în port. Muncitorii au folosit-o în avantajul lor, împiedicînd casele comerciale și pe vâtafi de a mai angaja după preferințe pe cine doreau, în condiții particulare. Cu ajutorul Bursei muncitorii erau angajați prin rotație, excluzîndu-se plata prin intermediari ¹⁸. Bursa muncii era controlată de muncitori prin delegații lor.

Cînd organele administrative și de poliție au văzut că Bursa muncii acționează în avantajul muncitorilor, au desființat-o. Noul comisar maritim al portului Sulina, comandor Toescu, a motivat desființarea ei astfel: „Am desființat această Bursă căci constatasem că nu mai corespunde de loc scopului pentru care fusese creată, că muncitorii sindicaliști îi confundaseră scopul și firma cu acela de societate a muncitorilor sindicaliști, societate din care ei să tragă profituri de tot felul, în fine că acest local era transformat în cuib de greviști, revoluționari...” ¹⁹.

Reiese clar din documentul citat că Bursa muncii a fost un organ care a ajutat pe muncitori să-și apere interesele, ceea ce a nemulțumit autoritățile, determinîndu-le să o desființeze ²⁰. Muncitorii portuari și-au dat seama din ce în ce mai mult, pe baza propriei lor experiențe, că trebuie să-și întărească

¹³ Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 13/1911, f. 74; „România muncitoare”, nr. 12 din 14 februarie 1913.

¹⁴ Ibidem, nr. 37 din 16 mai 1913.

¹⁵ Ibidem, nr. 12 din 14 februarie 1913.

¹⁶ Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 15/1912 (adresa nr. 1679 din 11 august 1912).

¹⁷ Lazăr Maglașu și Nicolae Deleanu, *op. cit.*, p. 94.

¹⁸ Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 8/1912, f. 31—35.

¹⁹ Ibidem, dos. nr. 9/1913, f. 308—309.

²⁰ Muncitorii portuari au încercat să înființeze asemenea birouri de plasare și în alte porturi, ca Brăila, Galați, Constanța, însă nu au reușit.

organizația lor de clasă pentru a lupta cu succes împotriva exploatatorilor ²¹. În rîndurile hamalilor din Sulina se desfășura un proces de organizare și de neregătire a grevelor, care se vor desfășura în mai și în noiembrie 1913.

•

Muncitorii din Sulina au desfășurat o luptă mai intensă împotriva exploatării, a condițiilor grele de viață și a persecuțiilor polițienești îndeosebi după ce s-a reorganizat în localitate secția Partidului Social-Democrat ²² și a luat ființă organizația sindicală.

La 7 octombrie 1912 are loc o întrunire a muncitorilor, cu prilejul căreia se organizează Sindicatul muncitorilor de port ²³. La întrunire participă 200 de muncitori. După ce s-a cîntat „Internaționala“, a fost ales ca secretar al sindicatului Radu Crivăț, un muncitor înaintat din Sulina ²⁴. În cuvîntul său, acesta a arătat că: „de mult se simțea nevoia unui sindicat în portul Sulina prin care muncitorii să-și poată ușura soarta și acum, cînd avem înființat sindicatul, trebuie ca noi să ne facem toată datoria ca el să progreseze“ ²⁵.

Ștefan Gheorghiu și Constantin Popovici, secretar al Comisiei generale a sindicatelor, s-au deplasat personal de mai multe ori la Sulina, participînd la organizarea muncitorilor și la mobilizarea lor la lupta revoluționară ²⁶. La una din aceste întruniri, ținută la sfîrșitul lunii octombrie 1912, Constantin Popovici a lămurit masele muncitorești în legătură cu votul universal și cu problema alegerilor, la care au candidat reprezentanții muncitorilor ²⁷.

O trăsătură caracteristică a mișcării muncitorești din porturi din această perioadă este întărirea legăturilor dintre organizațiile muncitorilor, în care scop s-au deplasat de mai multe ori delegații de la un port la altul. La întîlnirea din 24 noiembrie a muncitorilor portului Sulina cu delegatul portului Brăila s-a subliniat din nou necesitatea înscrierii muncitorilor în Partidul Social-Democrat și întărirea organizației partidului din Sulina.

În decembrie 1912 muncitorii portului Sulina au fost alături de cei din Brăila și Galați cu prilejul organizării „Uniunii muncitorilor din transport de pe apă și uscat din România“. La congresul de constituire, de la 6—9 decembrie, care a avut loc la Brăila, reprezentanții muncitorilor din Sulina, Dumitru Petrov și Nicolae Tulea, au prezentat darea de seamă a sindicatului din Sulina ²⁸. În raportul cu privire la tactica Uniunii, ținut de Ștefan Gheorghiu, s-a arătat scopul organizației și principalele ei sarcini. Una dintre

²¹ În perioada de existență a Bursei muncii, slăbise organizația sindicală a muncitorilor din portul Sulina. Pentru lichidarea acestei situații a trebuit să intervină în mod special Comisia Generală a Sindicatelor din România, prin secretarul său general, Constantin Popovici. („Tribuna transporturilor“, nr. 6 din 27 octombrie 1913).

²² Lazăr Măglașu și Nicolae Deleanu, *op. cit.*, p. 83.

²³ „România muncitoare“, nr. 80 din 14 octombrie 1912.

²⁴ Ibidem, nr. 37 din 16 mai 1913.

²⁵ Ibidem, nr. 80 din 14 octombrie 1913.

²⁶ Analele Institutului de istorie a partidului de pe lîngă C.C. al P.C.R., nr. 1, 1964, p. 15.

²⁷ „România muncitoare“, nr. 86 din 4 noiembrie 1912.

²⁸ Ibidem, nr. 97 din 13 decembrie 1912.

acestea era întărirea organizațiilor sindicale existente și crearea de noi organizații, acolo unde nu erau.

Pentru muncitorii din Sulina, care lucrau în majoritate cu elevatoarele, au fost foarte însemnate indicațiile date de congres, cu privire la introducerea în porturi a elevatoarelor și la revendicările pe care ei urmau să le susțină. În moțiunea votată se arăta că, în principiu, muncitorii nu sînt împotriva mașinismului, dar introducerea mașinilor în porturi să se facă treptat, fără a se da muncitorii afară de la lucru. Ziua de lucru la mașini să fie de 8 ore și să se desființeze lucrul în acord la mașini, atît ziua, cît și noaptea ²⁹.

În vederea realizării acestor deziderate, syndicatele din fiecare port aveau sarcina să întocmească o situație statistică a lucrătorilor și să prezinte un program de luptă cu revendicările lor, în raport cu condițiile de muncă, cu numărul și felul mașinilor din portul respectiv ³⁰. Uniunea muncitorilor din transport de pe apă și uscat a adoptat un statut după care să se conducă toate syndicatele din porturi, inclusiv sindicatul din Sulina. Potrivit acestui statut, syndicatele afiliate Uniunii cuprindeau muncitorii din port de toate categoriile, și anume: hamali, chiligii, băniceri, lopătari, cantaragii, rujari, căruțași, marinari etc. ³¹.

După organizarea Uniunii, muncitorii din Sulina au dus o campanie viguroasă împotriva legii meseriilor din anul 1912 ³². Întrunirile de protest împotriva persecuțiilor polițienești și pentru diferite revendicări, ca: înlocuirea muncii în acord cu lucrul cu ziua, organizarea muncii prin rotație, înlăturarea intermediarilor, mărirea prețului muncii etc., se țin lanț.

La întrunirea din 27 ianuarie 1913, ținută în Sala syndicatelor din Sulina, muncitorii portului au protestat cu energie împotriva amestecului brutal al poliției în treburile mișcării muncitorești ³³. Titu Leonte, delegat al muncitorilor brăileni la această întrunire, a subliniat creșterea prestigiului organizațiilor muncitorești din porturi și însemnătatea solidarizării cu muncitorii portuari din alte state, constituiți în Uniunea internațională a muncitorilor din transport, la care s-au afiliat și syndicatele din Sulina, Galați și Brăila ³⁴.

Speriate de amploarea mișcării muncitorești, organele polițienești din Sulina au încercat să spargă unitatea dintre muncitorii români și cei de altă naționalitate și să-i determine pe aceștia din urmă să nu se înscrie în sindicatul muncitorilor portuari. Un muncitor turc mai combativ, Ovanez Kircov, a fost chiar arestat și amenințat cu expulzarea, dacă nu va ieși din sindicat ³⁵.

Indignați de purtarea poliției, muncitorii portului au ales o delegație care a protestat atît la direcția poliției din Sulina, cît și la consulatul turc, cerînd a se interveni pentru încetarea persecuțiilor ³⁶. La 10 februarie 1913

²⁹ Gheorghe Deculescu, *Munca din porturi*, 1939, p. 70.

³⁰ Ibidem.

³¹ Arh. centrală a C.C. al P.C.R., fond. nr. 96, dos. nr. 2034, f. 23.

³² Lazăr Maglașu și Nicolae Deleanu, *op. cit.*, p. 84.

³³ „România muncitoare”, nr. 10 din 7 februarie 1913.

³⁴ Ibidem.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem, nr. 12 din 14 februarie 1913.

a avut loc o mare întrunire de protest împotriva atitudinii administrației și poliției³⁷. Adunarea s-a încheiat cu o manifestație pe străzile orașului. Muncitorii au demonstrat cu drapelul sindicatului în frunte, cîntînd „ Internațională ” și alte cîntece socialiste. În semn de solidaritate au răspuns prin salut marinarii străini de pe navele care se aflau în portul Sulina³⁸.

Neîncetînd persecuțiile din partea poliției, pe data de 8 martie 1913 s-a organizat din nou o mare întrunire, la care a participat și Constantin Popovici. Cu această ocazie, muncitorii au adoptat un nou memoriu către Ministerul de Interne, prin care demască persecuțiile la care sînt supuși din partea poliției orașului Sulina³⁹. Întruniri de protest au avut loc și la Tulcea, în 3 aprilie, Brăila, în 8 martie, Galați, în 9 martie⁴⁰.

Spiritul de revoltă al muncitorilor portuari din Sulina creștea din zi în zi, culminînd cu dezlănțuirea grevei din mai 1913.

•

Greva muncitorilor din Sulina s-a desfășurat în două etape principale. Prima etapă, care ține de la 21 aprilie pînă la 29 aprilie, se caracterizează prin acțiuni de simpatie cu muncitorii din portul Brăila, care se ridicaseră la luptă împotriva proprietarilor de elevatoare. Formele principale de manifestare a luptei în această etapă au fost acțiunile de protest prin adunări, mitinguri și boicotul navelor indicate de Comitetul de grevă al muncitorilor brăileni.

A doua etapă a luptei greviste începe la 30 aprilie și se termină la 7 mai 1913. Ea se caracterizează prin transformarea manifestațiilor de simpatie cu muncitorii din Brăila într-o grevă cu revendicări proprii. Urmînd exemplul muncitorilor din Brăila și din alte orașe ale țării și îndemnul socialiștilor și al comitetului sindical, muncitorii din Sulina au trecut la grevă pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și înlăturarea persecuțiilor polițienești. Mișcarea a început în următoarele împrejurări:

La Brăila, docherii și căruțașii din docuri declaraseră grevă pe data de 21 aprilie, ca urmare a intenției administrației docurilor și căpităniei portului de a introduce elevatoare în munca portului și a înlocui pe muncitori, lăsîndu-i pe aceștia șomeri⁴¹. Întrucît autoritățile nu au satisfăcut cererile docherilor brăileni (de a înceta concedierile cu ocazia introducerii elevatoarelor în port, de a înlătura intermediarii, a mări salariile, a reduce orele de muncă și a recunoaște delegații muncitorilor etc.)⁴², Uniunea muncitorilor din transport de pe apă și uscat a cerut tututor muncitorilor portuari să boicoteze navele ce vin sau pleacă din Brăila cu încărcături⁴³. În adresa comitetului

³⁷ „Tribuna transporturilor”, nr. 1 din 24 februarie 1913.

³⁸ Ibidem.

³⁹ „România muncitoare”, nr. 20 din 14 martie 1913.

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 9/1913, f. 117—119.

⁴² Ibidem, f. 80 și 109.

⁴³ Ibidem, f. 117—119; „România muncitoare”, nr. 37 din 16 mai 1913.

Uniunii muncitorilor din transport, trimisă sindicatelor din porturi, se arătau următoarele:

„Avînd în vedere hotărîrea aceasta, care e luată pentru a se apăra interesele muncitorilor din porturi, uniunea îi invită ca toți să o păzească cu sfințenie și să privegheze ca nimeni să nu depășească de la îndeplinirea ei. A călca această hotărîre înseamnă a călca în picioare interesele muncitorilor din port”⁴⁴. În acest scop, Uniunea muncitorilor din transport de pe apă și uscat a lansat și un manifest pe data de 21 aprilie⁴⁵.

Ca urmare, în toate porturile au loc manifestări de solidaritate cu docherii din Brăila⁴⁶. Într-o serie de orașe, ca: București, Galați, Moreni, Cîmpina, au loc greve de simpatie cu docherii. Peste o mie de muncitori au plecat de la Galați la Brăila spre a-și manifesta simpatia cu greviștii din docuri⁴⁷.

Muncitorii din Sulina nu au rămas în afara acestor frămîntări, ci s-au alăturat luptei docherilor brăileni, dînd dovadă de un înalt spirit de solidaritate⁴⁸. Navele „Fraisinet” și „Ghizela Groedel”, care au sosit în portul Sulina împreună cu mai multe șleपुरi, au fost boicotate și obligate să se întoarcă la Brăila pentru a fi încărcate⁴⁹.

De asemenea, vaporul „Suzzette”, care fusese descărcat în docurile Brăila cu soldați și care venise gol la Sulina întrucît nu fusese încărcat de muncitorii brăileni care erau în grevă, nici aici la Sulina nu a fost încărcat de muncitorii portuari⁵⁰.

Căpitanul de port Eugen Botez a încercat să oprească boicotul, dar n-a reușit. Aceasta era o situație nouă, neprevăzută în contractele făcute de muncitorii portului Sulina cu armatorii și exportatorii prin intermediul Bursei muncii. Pentru a-i determina pe muncitori să reia lucrul, căpitanul portului i-a amenințat cu închiderea Bursei⁵¹. Acest fapt a contribuit la declararea grevei generale în portul Sulina pe data de 30 aprilie 1913⁵².

Greva a fost organizată și condusă de Comitetul sindicatului muncitorilor portuari, sub îndrumarea secțiunii Partidului Social-Democrat din Sulina. Un rol însemnat în declanșarea ei l-au avut și conducerea Uniunii muncitorilor din transport de pe uscat și apă, care-și avea sediul la Brăila, și Consiliul General al Sindicatelor din România. Atît din București, cît și din Brăila s-au trimis delegați la Sulina pentru a întări organizațiile muncitorești și a da îndrumări muncitorilor. Boicotul navelor, început pe data de 21 aprilie, ca și continuarea grevei în luna mai s-au făcut conform indicațiilor date de

⁴⁴ „Universul”, nr. 108 din 22 aprilie 1913.

⁴⁵ Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 9/1913, f. 118.

⁴⁶ „România muncitoare”, nr. 35 din 9 mai 1913.

⁴⁷ Arh. centrală a C.C. al P.C.R., fond. nr. 70, dos. nr. 6529, f. 4.

⁴⁸ „Tribuna transporturilor”, nr. 6 din 27 octombrie 1913.

⁴⁹ Ibidem, nr. 4 din 1 iunie 1913; „Universul”, nr. 121 din 5 mai 1913. Nava „Ghizela Groedel” a continuat să fie boicotată și la Brăila, armatorul fiind nevoit să o încarce numai cu elevatorul. („Adevărul”, nr. 8491 din 5 mai 1913).

⁵⁰ „România muncitoare”, nr. 34 din 5 mai 1913.

⁵¹ „Tribuna transporturilor”, nr. 6 din 27 octombrie 1913.

⁵² „România muncitoare”, nr. 34 din 5 mai 1913.

Comitetul Uniunii muncitorilor din transport, al cărui secretar era Ștefan Gheorghiu.

La 30 aprilie, muncitorii, în număr de peste 300, s-au dus la sediul sindicatului, unde, într-o mare adunare prezidată de N. Tulea, și-au arătat toate nemulțumirile și au protestat împotriva samavolniciilor exportatorilor, ale organelor administrative și de poliție. La întrunire a participat și Constantin Popovici, care se afla în trecere prin Sulina. El a îndemnat pe muncitori la luptă hotărâtă și la solidaritate de fier cu muncitorii din celelalte porturi⁵³. Vorbitorii au cerut ca muncitorii să continue boicotul chiar dacă se închide Bursa muncii.

A doua zi, căpitanul portului a sosit personal la fața locului și, făcînd apelul, a întrebat pe fiecare muncitor dacă vrea să lucreze la navele boicotate. Din 300 de muncitori, numai 2 au răspuns afirmativ. Nemulțumit de hotărîrea muncitorilor, căpitanul portului a declarat Bursa muncii închisă⁵⁴. Pe ușa localului Bursei a fost pusă o înștiințare cu următorul text:

„Bursa muncii este închisă. Casele comerciale sînt libere a-și angaja lucrători de oriunde găsesc și pe oricine vor. Lucrătorii sînt liberi a lucra oriunde vor ei”.⁵⁵

Închiderea Bursei a lovit în muncitori, deoarece erau din nou lăsați la discreția exportatorilor. Fiind suficiente brațe de muncă libere, exportatorii puteau angaja cu salarii scăzute diferite elemente, în scopul spargerii frontului unit al lucrătorilor. Indignați de închiderea Bursei, muncitorii au continuat lupta cu dîrzenie. Greva a cuprins și muncitori și marinari de la navele Comisiei europene a Dunării⁵⁶. De asemenea, au aderat la grevă și muncitorii rujari din port⁵⁷.

Comisarul maritim al portului a trimis o telegramă la Inspectoratul general al navigației și porturilor de la Galați, în care arăta: „În port nu se lucrează. Casele comerciale cer soldați la lucru, în Sulina nu sînt trupe suficiente. Trebuie să vie de la Tulcea, am luat măsuri pentru păstrarea liniștei”⁵⁸.

Deci la Sulina s-au luat aceleași măsuri împotriva muncitorilor ca și la Brăila, armata și poliția au fost puse la dispoziția exportatorilor. Poliția a umblat după muncitori pentru a-i aduce la lucru cu forța; cei de altă naționalitate au fost amenințați cu expulzarea. În locul muncitorilor greviști au fost aduși să lucreze soldații.

A doua zi după declararea grevei generale, pe data de 1 mai, are loc la sediul sindicatului din Sulina o mare întrunire, la care participă și C. Popovici, ca delegat al Comisiei Generale a Sindicatelor⁵⁹. În cuvîntul lor, muncitorii au demascat cu energie autoritățile burgheze, care sprijineau pe patroni, cerînd să se

⁵³ „România muncitoare”, nr. 35 din 9 mai 1913.

⁵⁴ Ibidem, nr. 37 din 16 mai 1913.

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ Ibidem, nr. 35 din 9 mai 1913.

⁵⁷ Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 9/1913, f. 142.

⁵⁸ Ibidem, f. 133.

⁵⁹ „Universul”, nr. 117 din 1 mai 1913.

continue boicotul navelor. Adunarea ia o hotărîre de mare însemnătate, care dovedește autoritatea și prestigiul de care se bucura sindicatul muncitorilor din Sulina. Hotărîrea prevedea ca în viitor Comitetul sindical să se ocupe de repartizarea lucrătorilor la muncă în port, tratînd direct cu exportatorii și eliminînd pe vătăfi și magazineri ⁶⁰. Astfel se putea înlătura exploatarea muncitorilor de către intermediari. Asemenea măsură nu se luase încă în nici un port, nici chiar în Brăila, unde exista o organizație muncitorească puternică și unde funcționa și sediul Comitetului de conducere al Uniunii muncitorilor din porturi.

Comitetul sindical urma să angajeze și să repartizeze pe muncitori cu ajutorul Bursei muncii. De aceea muncitorii au cerut cu tărie să se reînființeze Bursa. Interesant de remarcat este faptul că în aceeași seară s-au solidarizat cu greviștii și personalul tehnic și chiar unii vătăfi de la elevatoare, părăsindu-le și aderînd la grevă ⁶¹.

Greva din Sulina a avut un mare răsunet în celelalte porturi ale României și chiar în capitala țării. Pentru muncitorii brăileni ea a constituit un puternic îndemn la luptă, încurajîndu-i să continue greva, în care se aflau încă de la 21 aprilie, și să ceară cu mai multă tărie drepturile lor.

Casele comerciale din Brăila și Galați care aveau filiale la Sulina au fost înștiințate prin telegrame despre greva izbucnită. Ziarul burghez „Mesagerul”, care apărea la Brăila, făcea cunoscut opiniei publice că această știre a produs o puternică impresie în toate cercurile comerciale, deoarece în acel moment exportatorii din Brăila aveau la Sulina sub încărcare și descărcare peste 15 nave care erau boicotate ⁶².

La întrunirea de solidaritate cu greviștii din porturi ținută în București pe data de 2 mai s-a adoptat o moțiune de simpatie în care se arătau următoarele:

„Muncitorii capitalei, luînd cunoștință de actele de solidaritate făcute de muncitorii din portul Sulina prin refuzul de a descărca vapoarele destinate Brăilei, le trimit salutul lor de îmbărbătare și de frăție, asigurînd în același timp pe muncitorii în grevă de simpatie, solidaritate și sprijinul întregii muncitorimi. Trăiască greva! Trăiască syndicatele! Trăiască socialismul!” ⁶³.

Căpitania portului Sulina și poliția au continuat încercările de a înlocui pe greviști cu alți lucrători, dar fără rezultat. Nu au mai fost sprijinite însă nici de vătăfii care le fuseseră credincioși pînă la acea dată ⁶⁴. În această situație, poliția a făcut apel la unii mecanici de elevatoare de o altă naționalitate, cerîndu-le să lucreze și amenințîndu-i că vor fi expulzați în caz de refuz ⁶⁵. Spre surprinderea poliției, și aceștia au făcut cauză comună cu greviștii.

⁶⁰ „Universul”, nr. 117 din 1 mai 1913.

⁶¹ Ibidem.

⁶² „Mesagerul”, nr. 17 din 1 mai 1913.

⁶³ „România muncitoare”, nr. 34 din 5 mai 1913.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Ibidem, nr. 35 din 9 mai 1913.

Pe data de 2 mai, muncitorii portului, la chemarea Comitetului sindical, au participat la o manifestație de protest, pe străzile Sulinei ⁶⁶. În aceeași zi au redactat un memoriu către căpitănia portului, prin care au cerut: redeschiderea Bursei muncii, respectarea repausului duminical și primirea la lucru a muncitorilor concediați de la elevatoare. În încheierea memoriului, muncitorii portuari arătau că vor relua lucrul la anumite nave dacă li se vor rezolva aceste revendicări ⁶⁷. În legătură cu navele indicate de comitetul Uniunii muncitorilor din transport, greviștii au informat căpitănia portului că vor continua boicotul ⁶⁸.

Pe data de 3 mai, la orele 17, delegații muncitorilor s-au întâlnit la comisariatul maritim cu agenții exportatorilor de cereale și au început tratativele. Reprezentanții exportatorilor nu au acceptat reînființarea Bursei muncii, din care cauză tratativele au eșuat. Delegații au comunicat muncitorilor rezultatul tratativelor într-o adunare ținută la sediul sindicatului ⁶⁹.

Căpitănia portului, fiind ajutată de poliție, a intensificat măsurile de înăbușire a grevei. Muncitorii străini au fost în continuare terorizați și amenințați cu expulzarea. Secretarul sindicatului, Radu Crivăț, a fost arestat și bătut la poliție ⁷⁰.

După 4 zile de grevă, timp în care nu s-a lucrat la nici o navă în portul Sulina, unde altădată munca nu înceta o oră din zi sau noapte, au fost aduși soldați din orașul Tulcea.

Comandanții unor nave engleze au primit ordine de la armatorii lor să efectueze încărcările cu personalul de bord. Un vas poștal italian a încărcat tot în astfel de condiții 150 de tone de grâu ⁷¹.

Exportatorii și autoritățile portului au chemat pe vâtafii și mecanicii de la elevatoare care nu aderaseră la grevă, pentru a le repartiza soldați și a începe munca. Unii dintre aceștia au refuzat însă să lucreze cu soldați în locul greviștilor ⁷². După multe eforturi, căpitănia portului a strâns cîteva vâtafi și mecanici cu ajutorul agenților săi și al poliției și a pus în funcție cîteva elevatoare ⁷³. În locul mecanicilor de elevatoare care au refuzat să lucreze, exportatorii și armatorii au folosit mecanicii marinari de la navele care se încărcău ⁷⁴.

Printr-o telegramă către Inspectoratul general al navigației și porturilor, căpitanul portului informa pe superiorii săi că în portul Sulina se lucra cu 120 de soldați și solicita să i se mai pună la dispoziție marinarii și mecanicii de la navele marinei militare ⁷⁵. Dintre acestea se aflau în portul Sulina, la

⁶⁶ „Universul”, nr. 121 din 5 mai 1913.

⁶⁷ „România muncitoare”, nr. 37 din 16 mai 1913.

⁶⁸ „Mesagerul”, nr. 18 din 2 mai 1913.

⁶⁹ „Universul”, nr. 121 din 5 mai 1913.

⁷⁰ Ibidem

⁷¹ Ibidem, nr. 119 din 3 mai 1913.

⁷² „România muncitoare”, nr. 37 din 16 mai 1913.

⁷³ Ibidem.

⁷⁴ „Universul”, nr. 121 din 5 mai 1913.

⁷⁵ Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 9/1913, f. 140.

acea dată, monitoarele și torpiloarele conduse de comandorii Zaharia și Niculescu Rizea. La cererea căpitanului de port, cei doi comandori nu au fost de acord ca echipajele navelor militare să lucreze în port în locul muncitorilor greviști ⁷⁶. Cabinetul Inspectoratului general al navigației și porturilor de la Galați a trimis pe data de 6 mai o telegramă la București, la Direcția generală a porturilor, semnată de contraamiralul Barbieri, prin care făcea cunoscut că în portul Sulina lucrau soldați și cerea să se intervină la Ministerul de Război pentru a se repeta ordinul adresat comandorului Niculescu Rizea să pună și marinarii la dispoziția portului, întrucât acesta refuzase să sprijine căpitania ⁷⁷.

Trupele garnizoanelor Sulina și Tulcea erau insuficiente pentru a înlocui la lucru pe toți greviștii din Sulina. În afară de aceasta, soldații nu lucrau cu tragere de inimă și nici nu erau obișnuiți cu specificul muncii de port. Datorită acestor cauze, afacerile comercianților de cereale erau serios periclitate.

Ziarul „Universul” informa opinia publică despre grevele din Sulina, Brăila și Galați, arătând că ele au urmări grave nu numai pentru cele trei porturi, ci pentru întreaga țară, deoarece prin aceste porturi se scurg în străinătate jumătate din produsele țării ⁷⁸.

După 7 zile de grevă, exportatorii au fost nevoiți să satisfacă toate cererile greviștilor. Ca urmare, muncitorii au hotărât să reia lucrul în port. Sub presiunea muncitorilor, exportatorii au acceptat reînființarea Bursei muncii și punerea acesteia sub controlul sindicatului, precum și respectarea repausului duminical.

La 7 mai urma ca în portul Sulina să înceapă lucrul. În cursul nopții însă, pe la orele 11, a sosit în Sulina chemarea Uniunii generale a muncitorilor din transport de pe apă și uscat de a se declara grevă generală de o zi în toate porturile române, în semn de solidaritate cu greviștii din Brăila, cărora nu li se admiseseră cererile de către guvern ⁷⁹. În Brăila și în alte porturi se declarase deja greva generală.

Comitetul sindicatului din Sulina, întrunindu-se în grabă, a hotărât ca a doua zi să continue greva. În aceeași noapte, comitetul a trimis delegați pe la casele muncitorilor, să le aducă la cunoștință telegrama din Brăila și hotărârea comitetului. Delegații nu au reușit să ia legătura decît cu o parte din lucrători, așa că în ziua următoare, unii muncitori au continuat greva, iar alții au mers la lucru ⁸⁰.

Comisarul maritim al portului a trimis o telegramă Inspectoratului general al navigației și porturilor în care arăta că muncitorii au reluat lucrul însă nu va da drumul companiei de infanterie, ci o va reține în Sulina, pentru menținerea ordinii, pînă la terminarea grevei din Brăila ⁸¹. Contraamiralul Barbieri a făcut cunoscut, la rîndul său, Direcției generale a porturilor din

⁷⁶ Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 9/1913, f. 145.

⁷⁷ Ibidem, f. 141.

⁷⁸ „Universul”, nr. 123 din 7 mai 1913.

⁷⁹ „România muncitoare”, nr. 37 din 16 mai 1913.

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ Ibidem, f. 142.

București, despre reținerea companiei de infanterie din Tulcea⁸² în Sulina pînă la rezolvarea definitivă a conflictului dintre muncitori și exportatori.

În zilele următoare, cînd în celelalte porturi și în diferite orașe ale țării aveau loc mari manifestații și greve de solidaritate cu greviștii din portul Brăila, în portul Sulina s-a menținut ordinea cu ajutorul poliției și al armatei.

Satisfăcîndu-se cererile docherilor din Brăila, a încetat boicotul și la Sulina, unde exportatorii au căzut de acord să rezolve toate punctele memoriului înaintat de muncitori.

•

Mișcarea grevistă din Sulina de la sfîrșitul lunii aprilie și începutul lunii mai 1913 a contribuit la întărirea organizațiilor muncitorești din orașul Sulina, care abia luaseră ființă, a secției Partidului Social-Democrat și a Sindicatului muncitorilor portuari.

Greva din Sulina a fost prima ridicare în masă a muncitorilor din port după reorganizarea secției Partidului Social-Democrat din acest oraș. Ea a arătat maturitatea mișcării muncitorești din Sulina, spiritul ei combativ și prestigiul de care se bucură organizațiile de clasă ale muncitorilor. Greva a dovedit că muncitorii pot obține libertăți politice și drepturi economice numai dacă au în frunte o organizație puternică de clasă, care să le apere interesele și care să-i conducă la luptă.

Prin luptă dîră, muncitorii au impus reglementarea muncii în port și instituirea unui organ specific de plasare sub forma Bursei muncii. Atunci cînd căpitănia portului a vrut să desființeze Bursa muncii, s-a lovit de hotărîrea muncitorilor care și-au impus punctul lor de vedere, silind autoritățile să țină cont de interesele lor și să admită funcționarea Bursei.

Descriind această grevă, Constantin Popovici, secretar al Comisiei Generale a Sindicatelor din România, arăta următoarele despre mișcarea muncitorilor din Sulina: „Este de admirat tînăra mișcare din Sulina care abia de cîteva luni este formată și a știut într-un mod atît de înălțător să-și facă datoria la chemarea Uniunii. Asemenea, străinii (turcii, armenii) care sînt în număr de aproape 200 au dat dovadă de o strînsă solidaritate”⁸³.

Greva din Sulina face parte din lanțul de mișcări care au avut loc în toate porturile române, în această perioadă, pentru drepturi economice și libertăți politice. Ea a demonstrat unitatea muncitorilor din porturi, fiind în același timp o manifestare a devotamentului față de docherii greviști din Brăila, o dovadă de înaltă solidaritate.

Mișcarea grevistă din Sulina a contribuit la îmbunătățirea condițiilor de muncă și de viață ale muncitorilor portuari. Noile condiții nu au fost menținute însă decît puțin timp. În cursul aceluiași an, exportatorii, sprijiniți de autorități, au suprimat drepturile cîștigate. Din această cauză, muncitorii portului Sulina au declarat din nou grevă în noiembrie 1913, pentru mărirea salariilor, ziua de muncă de 8 ore și alte revendicări⁸⁴.

⁸² Arh. st. Galați, fond. I.G.N.P., dos. nr. 9/1913, f. 145.

⁸³ „România muncitoare”, nr. 37 din 16 mai 1913.

⁸⁴ „Revista porturilor și a navigațiunei comerciale”, nr. 17 din mai 1914.