

ASPECTE PRIVIND NAȚIONALIZAREA MIJLOACELOR DE TRANSPORT PE APĂ ÎN REGIUNEA GALAȚI

de CONSTANTIN MARINESCU

Transporturile pe apă, ca și alte sectoare ale economiei românești, au suscitât încă de timpuriu interesele capitalului autohton și străin, ca urmare a faptului că Dunărea, principala arteră comercială a Europei, străbate pământul țării pe o distanță apreciabilă (1070 km, deci aproape 1/2 din suprafața navigabilă) și că tot la noi ea, vărsându-se în Marea Neagră, permite stabilirea unor complexe legături comerciale cu principalele centre economice ale lumii.

Între cele două războaie mondiale, guvernele care s-au perindat la cîrma țării au creat serioase avantaje plasamentelor străine de capital, pe baza cărora are loc înmatricularea tot mai multor vase sub pavilion străin în porturile românești sau adoptarea naționalității romîne de către vasele unor proprietari particulari. Pe această bază, unele societăți străine de navigație, ca S.T.A.D., „Sinda romînă“ etc., își stabilesc sediul principal al activității de căraușie în România, exploatînd un număr mare de vase la Dunăre și pe mare, iar altele, cum sînt „Bayerischer Lloyd“ (germană), D.D.S.G. (austriacă), „M.F.T.R.“ (maghiară) etc., înființează agenții de navigație, principala lor activitate fiind concentrată în țările de origine.

În ceea ce privește capitalurile autohtone trebuie arătat că ele aparțineau în primul rînd grupului liberal.

Astfel, S.R.D., care era proprietatea familiei Brătianu, la care figura printre acționari și ex-regele Carol al II-lea, era considerată ca una din cele mai mari societăți de navigație din țară, dispunînd de un mare număr de vase de capacități diferite.

Înainte de al doilea război mondial, flota de remorhere și vase de călători a S.R.D. înregistra 21 de unități, iar numărul șlepurilor, tancurilor, ceamurilor etc. se cifra la 106 corpuri¹.

Flota S.R.D. a crescut an de an atît ca tonaj, cît și în ceea ce privește condiția sa tehnică, ca urmare a cîștigurilor enorme rezultate din acapararea unor genuri de transporturi, precum și prin concurența acerbă pe care o făcea îndeosebi societăților de navigație ale statului, ca N.F.R. și S.M.R. Prejudicierea intereselor societăților de stat avea loc cu consimțămîntul conducătorilor acestora (de regulă erau tot vir-

¹ *Lista vaselor pe anul 1942*, București, Min. Com. Dir. Marinei, 1942, p. 36—38, 150—166.

furi politice), care erau cointeresați prin atragerea lor în calitate de acționari ai societății amintite.

În afara societăților de navigație menționate, un număr important de vase aparțineau armatorilor autohtoni. Unii din aceștia, ca, de pildă, frații Ioan, Otto și Gheorghe Daniell, Panait Ghenciu și alții din Brăila, dispuneau de o adevărată flotă proprie pe Dunăre. În 1941 flota de vase autopropulsate a armatorilor se compunea din 28 de remorchere, iar cea de transport de marfă (șlepuri, ceamuri etc.) era alcătuită din 251 de unități ¹.

Numărul cel mai mare de armatori îl întruneau porturile Galați și Brăila, deoarece ele au avut din cele mai vechi timpuri un rol preponderent în comerțul de cereale și de cherestea, constituind unele din cele mai importante puncte de comerț din Orientul Apropiat.

Disponind de adâncimea necesară pătrunderii vaselor maritime, Galațiul și Brăila au devenit în același timp principalele porturi de tranzit în comerțul internațional.

În 1942 structura proprietății asupra mijloacelor de transport pe apă se prezenta astfel: 600 nave cu și fără propulsie aparțineau societăților particulare și armatorilor individuali, iar un număr de 239 de nave erau exploatate de societățile de navigație ale statului (N.F.R. și S.M.R.) ².

După cum se poate observa, cel mai mare număr de vase aparținea societăților particulare de navigație și armatorilor individuali, care monopolizaseră astfel peste 60% din totalul mijloacelor de transport, capabile să efectueze transporturi de mărfuri și călători pe Dunăre și mare. Schimbul de mărfuri intern și extern pe calea apei, nervul economiei naționale — care are un rol atât de important în dezvoltarea unei națiuni — era concentrat în mâinile unui pumn de exploatare care formau cea mai parazitară și mai lacomă categorie a burgheziei românești.

Capitaliștii romini și cei străini, așezați în porturile Dunării (Galați și Brăila), au strâns fabuloase averi din exploatarea muncitorilor de port, pe care în dispreț îi numeau „ciolane“ sau „oase“ de muncă ³.

Ciștigurile armatorilor, izvorite din exploatarea muncitorilor, erau completate de îmbogățiri peste noapte prin acțiuni necinstite, ca abordaje și avarii în special la vasele vechi, după urma cărora încasau sume enorme drept despăgubire de la societățile de asigurare. Astfel, armatorii cumpărau de la marile societăți de navigație vase cu un mare grad de uzură, pe care le reparau superficial și le dădeau în exploatare după asigurarea lor la societățile specializate în aceste operații. În timp ce armatorii respectivi continuau să încaseze ciștiguri însemnate, sub formă de navlu, de pe urma acestor vase, care normal trebuiau casate, iar în caz de scufundare, cuvenitele prime de asigurare, viața echipajului se afla într-un permanent pericol.

¹ *Lista vaselor pe anul 1942*, București, Min. Com. Dir. Marinei, p. 40—44, 168—206.

² Calculate după *Lista vaselor pe anul 1942*, întocmită de Direcția marinei comerciale, Ministerul Transporturilor, 1942, p. 36—44, 150—206.

³ *Regiunea Galați în plină dezvoltare*, edit. de Comit. reg. P.M.R. Galați, 1961, p. 40.

Din raportul Secretariatului central al Uniunii muncitorilor din porturi și transporturi din România, prezentat cu prilejul Congresului jubiliar de la Tulcea din 1937, aflăm că „vătafii supravegheau munca în port însoțiți pretutindeni de vîna de bou. Maltratările erau zilnice,..., din dreptul fiicărui muncitor el [vătaful] își oprea „cota“ de 10 pînă la 30%, după natura mărfii și după pofta lui. Muncitorii care crîcneau nu mai erau primiți a doua zi în ceată și riscau să nu mai aibă piine pentru copii”¹.

Durata zilei de muncă în porturile Galați și Brăila era de 12—16 ore, iar retribuția — de mizerie și în disproporție considerabilă cu costul vieții. O familie compusă din 5 persoane, în 1936, avea nevoie lunar de 7 562 de lei²; în schimb, veniturile unui muncitor din portul Galați pe intervalul 1 ianuarie—15 iunie 1936 atingea, în fiecare lună, maximum 3 521 de lei³.

Casele de comerț, în număr de peste 130 (din care circa 70 cu capital străin strîns legate de Comisia europeană a Dunării), încasau în 1943 numai pentru încărcarea sau descărcarea unui vagon, drept beneficiu de manipulație, o sumă care se ridica la 7 000 de lei, iar echipei de lucrători care efectua această operație i se plătea între 1 400 și 2 000 de lei⁴. Casele de comerț străine făceau o concurență acerbă capitaliștilor romîni, ruinînd în special casele de comerț și agențiile de expediție și vămuri cu capitaluri mai mici.

La aceste condiții grele de viață se adăuga faptul că munca în port avea un caracter sezonier și că în fiecare an se înregistra un mare număr de șomeri.

În perioada cumplitei crize economice din anii 1929—1933, cifrele șomajului au fost impresionant de mari. La un an după criză, în 1934, „în orașul Galați s-au înscris pentru ajutoare de șomeri 1 575 de muncitori, dintre aceștia fiind 1 336 de muncitori de port”⁵.

În ceea ce privește pe marinarii înrolați la bordul vaselor, aceștia erau supuși unor munci istovitoare de către căpitanii navelor, care, în majoritatea cazurilor, ca și vătafii, erau oamenii de încredere ai armatorilor.

„Pe navele construite de armatori, spațiul rezervat cazării echipajului era insuficient, fără lumină și aer, și numai comandantul (căpitanul), ca reprezentant al patronului, avea o cabină omenească; aceasta pentru a utiliza cît mai mult spațiu pentru marfă și pentru a se reduce cheltuielile de construcții în ceea ce privește amenajarea navei”⁶.

¹ *Raportul Secretariatului central al Uniunii muncitorilor din porturi și transporturi din România*, Tulcea, 1937, p. 3.

² „Viața sindicală”, an. IV, nr. 1 din 1 martie 1936.

³ Arh. St. Galați, fond. Insp. muncii, dos. 58/1936, f. 33.

⁴ N. G. Munteanu, *Acțiuni muncitorești desfășurate la Galați și Brăila împotriva exploatării capitaliste și a dictaturii fasciste, 1941—1944*, în „Analele Institutului de istorie a partidului de pe lîngă C.C. al P.M.R.”, 1963, nr. 4, p. 72.

⁵ Arh. St. Galați, fond. Insp. muncii, dos. 15/1934, f. 67.

⁶ M. Semencescu, *Dunărea — fluviu de mare importanță economică*, București, S.R.S.C., 1956, p. 65.

Un articol publicat în ziarul „Acțiunea“ din Galați la 4 iulie 1937, vorbind despre muncitorii care lucrau pe ceamuri (vase de transportat piatra din balastiere) 18 ore din 24, arată că „Nenorociții sînt bătuți cu gîrbaciul dacă nu se trezesc în revărsatul zorilor și amenințați cu concedierea dacă se declară nemulțumiți de felul cum sînt tratați. Fără dormitoare pe ceam, sînt obligați a se odihni pe podele, care, în cele mai multe cazuri, sînt murdare și pline de insecte“¹.

Datorită condițiilor grele în care trăiau, muncitorii din porturile dunărene Galați și Brăila au ridicat încă de timpuriu steagul înrolării în organizații revoluționare și au dezlănțuit o luptă necruțătoare împotriva exploatatrilor.

Dintre numeroasele acțiuni revoluționare, o pagină glorioasă în istoria mișcării muncitorești din Galați, supranumit pe bună dreptate „Portul Roșu“, o constituie demonstrația antirăzboinică a celor peste 5 000 de muncitori de la 13 iunie 1916, precum și grevele de solidaritate care i-au urmat.

În perioada crizei economice au loc mai multe greve de mari proporții ale muncitorilor docheri, precum și ale chereștegiilor de la fabrica Goetz împotriva curbelor de sacrificiu și a concedierilor în masă, care sînt conduse de organizația locală a partidului comunist.

Inseși autoritățile burgheze au fost nevoite să recunoască creșterea în această perioadă a mișcării revoluționare a muncitorilor din Galați. În ordonanța din 1929 a Tribunalului din Galați prin care erau trimiși în judecată 5 muncitori comuniști se arată că „desele agitațiuni ale clasei muncitoare afiliată partidului revoluționar al Internaționalei a III-a de la un timp încoace au luat proporții îngrijorătoare“².

În timpul dictaturii militare-fasciste, activitatea revoluționară a muncitorilor portuari conduși de comuniști se intensifică.

Comitetul regionalei Partidului Comunist din România „Dunărea de jos“ de la Galați, activînd sub directa îndrumare a Comitetului Central al Partidului Comunist din România, a desfășurat între anii 1940 și 1944 o intensă campanie de lămurire a maselor populare asupra pericolului pe care îl reprezintă cîrdășia guvernului antonescian cu Hitler. El chema muncitorimea la acțiuni concrete, de subminare a regimului de dictatură militară-fascistă prin sabotaje, proteste, demonstrații, greve.

Învingînd teroarea și numeroasele greutăți ale ilegalității, punîndu-și la fiecare pas viața în primejdie, comuniștii au desfășurat intens munca politică de lămurire a maselor, au inițiat, organizat și condus numeroase acțiuni împotriva dictaturii militare-fasciste și a mașinii de război.

În opoziție cu atitudinea patriotică a muncitorilor din porturi care au luptat cu fermitate împotriva dictaturii militare-fasciste și a războiului antisovietic, capitaliștii din transporturile fluviale și maritime au dat tot sprijinul regimului antonescian și hitleriștilor.

Astfel, în portul Brăila, armatorii Spiru Dumitriu, Panait Ghenciu, Moreno Klarsfeld și alții și-au închiriat o bună parte din flota lor socie-

¹ C. Marinescu și I. Brezeanu, *Tradiții revoluționare glorioase*, în „Pagini dunărene“, Galați, Casa regională a creației populare, 1961, p. 21.

² Ibidem.

tății germane „D.D.S.G.“, efectuînd transporturi de alimente și armament pentru frontul german, iar alți armatori, cum sînt frații Daniell, au subscris la fondul de înzestrare a armatei romîne sume importante de bani din cîștigurile pe care le încasau¹.

De aceea răsturnarea dictaturii militare-fasciste și instaurarea mai tîrziu a regimului de democrație populară au fost privite cu nemulțumire și aversiune de către această categorie de exploataatori.

Ei au manifestat o atitudine ostilă forțelor democratice chiar imediat după eliberare, dîndu-și seama de perspectivele sumbre ce se deschid burgheziei prin preluarea puterii de stat de către reprezentanții poporului muncitor.

După 23 August 1944, portul Galați se afla într-o situație economică precară. Orașul Galați a suferit cel mai crîncen bombardament aerian, urmat de incendierea lui de către trupele hitleriste în retragere. „Fas-ciștii germani au mutilat îngrozitor orașul, dinamitînd și incendiînd peste 5 600 de clădiri, distrugînd fabrici și uzine, cum sînt: fabrica de cuie „IPROMED“, fabrica de ciorapi „Frații Cuculis“, Atelierul C.F.R., Depoul C.F.R., moara „Izbînda“, moara „Steaua“ și altele².

Mari pagube au fost pricinuite și portului prin incendierea și avarierea șantierelor navale, a instalațiilor portuare, a unor vase, pontoane și bacuri. O perioadă de timp, activitatea portului a fost pur și simplu paralizată. Chiar la cîteva luni după eliberare, transportul de mărfuri și călători era considerabil de redus și se efectua extrem de anevoios ca urmare a lipsei de vase³.

Toate acestea au făcut ca o bună parte din muncitorii din port și marinarii din flota comercială să nu aibă de lucru în toamna anului 1944.

La greutățile menționate se adaugă însă sabotajul înverșunat practicat de proprietarii de vase și de societățile de navigație capitaliste. Încă din august 1944 și la începutul anului 1945, unii armatori și-au ascuns vasele lor prin ostroave, prin canale, sub sălcii, simulînd că sînt defecte, numai pentru a nu colabora cu noile organe de stat⁴. Aceștia au întreprins apoi o adevărată campanie pentru sabotarea guvernului democratic instaurat la 6 martie 1945, creînd o serie de greutăți în aprovizionarea populației și în transportarea produselor ce făceau obiectul comerțului exterior efectuat de stat.

Parcul de vase de care dispunea statul nu putea satisface însă tot volumul de transport, care întotdeauna după o perioadă de război este din ce în ce mai sporit, atît din interior către exterior, cît și invers.

De aceea el a fost nevoit, în anii de după război, să închirieze un număr de vase de la societățile particulare de navigație, cum erau S.R.D., S.F.N.D., „Sinda romînă“ precum și de la unii armatori individuali. Cum

¹ Arhiva întreprinderii „Navrom — Brăila“ nr. 45/1958, f. 1.

² *Regiunea Galați în plină dezvoltare*, p. 137.

³ În afara vaselor distruse în port, o parte din ele au fost scufundate, în timpul războiului, în timp ce efectuau transporturi de trupe și armament; altele au fost sechestrate de Comandamentul hitlerist în porturile în care au ancorat după aderarea Romîniei la lupta împotriva fascismului.

⁴ Arhiva întreprinderii „Navrom—Galați“, dos. 46/1958, f. 1.

în țara noastră nu se elaboraseră niciodată în trecut tarife de navlu, aceștia tratau pe reprezentanții statului ca pe oricare alt client, pretinzând sume enorme pentru vasele închiriate, ceea ce contribuia la ridicarea prețului de cost al mărfurilor.

În anii 1946 și 1947, Primăria orașului Galați a putut să asigure cu mari dificultăți aprovizionarea cu lemne de foc a populației, întrucât, în afara unor taxe mari pentru chirie, societatea capitalistă S.R.D. a trimis cu întârziere la punctele de încărcare șlepurile necesare pentru transport.

Instituțiile de stat și autoritățile gălățene întâmpinau serioase dificultăți din partea armatorilor în legătură cu transportarea unor materiale necesare pentru reconstrucția orașului, cum ar fi varul, cimentul, nisipul etc ¹.

Prin aceste manevre organizate de directorii S.R.D. se urmărea compromiterea noilor organe ale puterii populare în legătură cu preocupările lor de a pune capăt consecințelor războiului hitlerist, haosului și ruinii economice.

În perioada anilor de secetă s-a manifestat și mai vizibil sabotajul armatorilor din porturile dunărene, deoarece, pretinzând taxe mari pentru navlu la transporturile de cereale ce se aduceau din regiunile excedentare în regiunile infometate, ei contribuiau la ridicarea simțitoare a prețurilor pe piață. Armatorii întârziu punerea la dispoziția organelor ce se ocupau cu transportul acestor cereale a vaselor necesare, dirijau la încărcare vase de capacități mici sau necorespunzătoare transportului respectiv ².

Sprijinul de nădejde al regimului democrat-popular în porturile dunărene îl reprezentau în această perioadă docherii și marinarii imbarcați pe vase. Alături de muncitorii din întreaga țară, aceștia au înțeles că bătălia pe tărîm economic împotriva speculanților și sabotajilor va fi — așa cum arăta tovarășul Gheorghe Gheorghiu-Dej — cea mai grea bătălie, va fi piatra de încercare a partidului nostru, a F.N.D. și a guvernului Petru Groza ³.

În septembrie 1944, la Galați și la Brăila s-au reorganizat sindicatele marinarilor și muncitorilor portuari care, sub conducerea celulelor de partid, în anii 1944—1948 întreprind acțiuni viguroase împotriva acțiunilor de sabotaj ale armatorilor, devin puternice organizații de luptă pentru reconstrucția portului, a instalațiilor de încărcare-descărcare, pentru restabilirea traficului de mărfuri și călători.

La Brăila, în primăvara anului 1945, o comisie alcătuită din reprezentanți ai celulei de partid, ai Sindicatului marinarilor și din delegați ai căpitaniei portului s-au deplasat cu o vedetă rapidă și au constatat starea vaselor ascunse în ostroave și canale de către armatori, obligin-

¹ Arhiva întreprinderii „Navrom—Galați“, dos. 46/1958, f. 1.

² Ibidem.

³ Vezi G. h. G h e o r g h i u — D e j, *Articole și cuvîntări*, ed. 4, București, Edit. politică, 1956, p. 37.

du-i ulterior pe aceștia să închirieze statului vasele ce se aflau în stare de navigabilitate ¹.

În urma intervenției directe a celulei de partid și a Sindicatului marinarilor din portul Brăila, făcute pe lângă reprezentanții societății capitaliste S.R.D., în vara anului 1945 a fost pus în exploatare și vasul de pasageri „Anghel Saligny“.

Prin faptul că în trecut nu existau nici tarife care să reglementeze plata forței de muncă în porturi, retribuirea muncitorilor robagii, cerealiști, rujari, cherestegii etc., în primii ani după eliberare continua să se facă după placul vătafilor și al patronilor. Pentru lichidarea acestei situații, în 1946 sindicatele muncitorilor de port, cu sprijinul C.G.M. și al organelor de stat, reușesc să impună armatorilor stabilirea unor tarife de plată a muncitorilor în raport cu cantitatea și genul mărfurilor transportate, cu distanța de la vas la magazie etc.

Armatorii nu numai că nu respectau obligațiile impuse de stat de a înființa economate pentru muncitori, dar, cum a fost cazul armatorilor Daniell, au procedat și la concedierea fără nici un fel de despăgubire a unei părți a echipajului. Marinarii care plecau în curse lungi, îndeosebi în susul Dunării, nu aveau posibilități de aprovizionare cu alimente în porturi. Față de această situație, în 1945 Sindicatul marinarilor din portul Brăila a constituit un economat cu fondurile muncitorilor sindicaliști, deși aceasta era o obligație a armatorilor, conform legilor elaborate de statul democrat-popular ².

De asemenea, pentru a se asigura de lucru celor aproximativ 500 de marinari șomeri existenți în porturile Galați și Brăila, în 1945, din inițiativa aceluiași sindicat, în portul Brăila s-a înființat cooperativa „Fluviala“, în cadrul căreia s-au angajat parte din muncitorii șomeri și s-au început lucrări mici de reparație a vaselor ³.

Totodată sindicatele marinarilor și docherilor din porturile Galați și Brăila au tratat cu patronii problema măririi salariilor în raport cu scumpetea, chemînd în mai multe rînduri pe armatori la comisia locală a sindicatelor pentru a le impune satisfacerea unor revendicări juste ale muncitorilor. Astfel, în 1946, Sindicatul marinarilor din portul Brăila a reușit, cu sprijinul C.G.M. și al Ministerului Comunicațiilor, să impună Uniunii armatorilor din București plata salariilor pe 6 luni pentru marinarii de pe vasele care fuseseră părăsite de proprietarii lor și care plecaseră în străinătate ⁴.

Cu același prilej, delegații sindicatului au cerut în mod hotărît reprezentantului Ministerului Comunicațiilor ca „în caz contrar, dacă armatorii refuză acest lucru, vasele să treacă în proprietatea statului și să fie date spre exploatare sindicatului marinarilor“ ⁵.

De asemenea marinarii din flota particulară din portul Galați, cunoscînd condițiile de muncă ale personalului angajat la societățile de navi-

¹ Arhiva întreprinderii „Navrom—Brăila“, dos. 45/1958, f. 1.

² Arhiva întreprinderii „Navrom—Galați“, dos. 46/1956, f. 3.

³ Ibidem.

⁴ Arhiva întreprinderii „Navrom—Brăila“, dos. 45/1958, f. 3.

⁵ Ibidem.

gație ale statului, care primeau — în afară de hrană — cazare, îmbrăcăminte și concedii plătite, și-au exprimat nemulțumirea lor față de tratamentul aplicat de armatori, cerînd în adunările sindicale și de partid din toamna anului 1946 trecerea în proprietatea statului a vaselor aparținînd acestora¹.

Îndrumați și educați de organizațiile de partid, în anii 1946—1947 muncitorii din port și marinarii și-au dezvoltat tot mai mult conștiința lor politică, forța lor combativă. În ședințele celulelor de partid și de sindicat se demascau uneltirile armatorilor, piedicile pe care aceștia le puneau autorităților locale de stat în ceea ce privește aprovizionarea populației.

Organizațiile de partid și sindicatele muncitorilor din port au avut un important rol și în sprijinirea evenimentelor politice care s-au succedat în țara noastră între anii 1944 și 1948. Ele au susținut, în cele mai grele momente, acțiunile politice cu caracter agrar, antifeudal, antifascist și antiimperialist întreprinse de regimul democratic, au îndemnat muncitorii să voteze pentru victoria B.P.D. în alegerile din 1946, au aprobat în unanimitate măsurile cu caracter anticapitalist, ca etatizarea Băncii Naționale, introducerea controlului muncitoresc în întreprinderi etc., adoptate de guvernul democratic, în care rolul conducător îl deținea P.C.R.

Muncitorii portuari au primit cu deosebit entuziasm programul de măsuri economice inițiat de P.C.R. în iunie 1947, care urmărea refacearea și dezvoltarea economiei naționale, întărirea pe această bază a independenței politice a României pe plan internațional.

În adunările celulelor de partid, ca și în ședințele din vara anului 1947, ei au discutat cu însuflețire perspectivele pe care le deschidea programul dezvoltării transporturilor fluviale și maritime și activității economice în porturi.

Cu deosebită satisfacție a fost întâmpinată de muncitorii de port și de marinarii din flota comercială reforma monetară din august 1947, îndeplinită în scopul lichidării inflației și stăvilirii sabotajului capitaliștilor. Zeci de activiști și membri de partid au dus muncă de îndrumare pe teren în toată perioada de pregătire și efectuare a ei, au activat în cadrul centrelor de schimb.

Sub lozinca lansată de P.C.R. „Cu fața la producție“ în întreaga țară s-a desfășurat o adevărată bătălie economică².

Întrecerile patriotice pentru reconstrucția economiei naționale, în care s-au avîntat oamenii muncii din întreaga țară, au fost organizate cu succes în rîndurile muncitorilor și marinarilor din porturile Galați și Brăila. Ele au căpătat o amploare deosebită începînd cu primele luni ale anului 1948³.

¹ Arhiva întreprinderii „Navrom—Galați“, dos. nr. 46/1958, f. 2.

² *Lección în ajutorul celor care studiază istoria P.M.R.*, București, Edit. Politică, 1960, p. 547.

³ S. Davicu și Gh. Cilibiu, *Din activitatea organizațiilor de partid din Iași pentru pregătirea și îndeplinirea naționalizării industriei textile locale*, în „Analele Institutului de istorie a partidului de pe lângă C.C. al P.M.R.“, 1958, nr. 3, p. 88.

Deși mijloacele de transport pe apă erau în cea mai mare parte în proprietate particulară, sub îndrumarea organizațiilor de partid și a comitetelor sindicale muncitorii au inițiat o serie de măsuri concrete pentru creșterea producției și productivității muncii, ca: micșorarea staționării vaselor sub încărcare—descărcare, înlăturarea orelor de stalii și contrastalii, utilizarea mai rațională a capacității de transport a vaselor etc.¹

Lupta patriotică a muncitorilor din porturile Galați și Brăila pentru normalizarea transporturilor de mărfuri și călători pe Dunăre, pentru ridicarea producției și a productivității muncii a avut un rol însemnat în pregătirea actului naționalizării mijloacelor de transport pe apă.

Sfidînd lupta eroică a poporului muncitor pentru înlăturarea consecințelor războiului și dezvoltarea postbelică a țării, cercurile marii burghezii din transporturile pe apă, ca și din alte sectoare ale economiei naționale, continuau să urzească planuri meschine, să submineze acțiunile întreprinse de forțele democratice.

Mulți dintre aceștia, ca, de pildă, președintele Uniunii armatorilor pe țară, O. Daniell (care exploata un număr important de vase în portul Brăila), se manifestau deschis dușmănos, amenințau pe muncitori, pe activiștii sindicali și proferau jigniri la adresa regimului democratic. Așa cum s-a dovedit ulterior, O. Daniell întreținea legături apropiate cu ambasada engleză, prin intermediul căreia, mai târziu, a fugit din țară². O parte dintre armatorii din Brăila care închiriaseră vase statului refuzau să primească taxele de navlu în bani românești, pretinzînd să le fie plătite în valută forte, ceea ce arată că ei urmăreau compromiterea reformei monetare, menținerea inflației și a haosului în economie. În același scop, unii armatori din Brăila își retrag depunerile de bani făcute la băncile din țară și le transferă în străinătate.

În 1947 o parte din armatorii străini care exploatau vasele în apele românești, și în special armatorii greci, englezi, italieni, și le-au retras în apele naționale sau le-au abandonat, pentru a contribui în acest fel la intensificarea greutăților economice, iar alții au părăsit țara împreună cu vasele respective, stabilindu-se în diferite țări capitaliste³.

Punerea vaselor, a ambarcațiilor și a anexelor lor în stare de neexploatare prin ridicarea dușumelelor de la fundul vasului sau a pieselor principale ale motoarelor au reprezentat alte metode practicate de armatori pentru a agrava situația în transporturile fluviale și maritime în această perioadă. Societățile de navigație de la mare și Dunăre, ca S.R.D., „Sinda română“, „Steaua română“ etc., și-au asigurat vasele lor la societățile de asigurare din străinătate pentru a avea mai mari „garanții“ în ceea ce privește încasarea primelor convenite din jocul speculativ practicat în sistemul asigurării vaselor. Toate acestea demonstrează că proprietatea privată asupra mijloacelor de producție și, ca atare, relațiile de producție capitaliste erau o piedică serioasă în calea dezvoltării economice.

¹ Arhiva întreprinderii „Navrom—Galați“, dos. 46/1958, f. 2.

² Arhiva întreprinderii „Navrom—Brăila“, dos. 45/1958, f. 4.

³ Ibidem, dos. 46/1958, f. 2.

tării forțelor de producție în țara noastră. Ruina economică era folosită ca o armă de luptă de către patroni, de către reacțiune împotriva forțelor democratice.

„Desființarea proprietății private și trecerea principalelor mijloace de producție în stăpânirea poporului se impuneau în mod legic, ca o condiție vitală a progresului economic și social“¹.

La sfârșitul anului 1947 și în prima jumătate a anului 1948, poporul nostru muncitor a obținut noi victorii sub conducerea partidului: clasa muncitoare, aliată cu țărănimea muncitoare, a dat lovituri tot mai puternice pozițiilor deținute de clasele exploatare.

Partidul și guvernul democrat-popular, întărindu-și influența în mase și obținând schimbarea raportului de forțe în favoarea clasei muncitoare și a aliaților săi, au zdrobit planurile reacțiunii de a se instaura din nou la putere. Au devenit astfel posibile izgonirea din guvern a ultimilor reprezentanți ai burgheziei, răsturnarea monarhiei și proclamarea R.P.R.

„Aceasta a marcat victoria politică a clasei muncitoare și a aliaților săi asupra exploatare, instaurarea dictaturii proletariatului și trecerea la înlăptuirea revoluției socialiste“².

Primul Congres al P.M.R., din februarie 1948, apreciind marea importanță a instaurării dictaturii proletariatului, a constatat că în domeniul economic burghezia deținea încă pozițiile de comandă, frînând astfel mersul înainte al transformărilor revoluționare în România. Pe baza hotărârilor congresului partidului, plenara din 10—11 iunie 1948 a C.C. al P.M.R., analizând situația politică și economică a țării, a trasat sarcina trecerii principalelor mijloace de producție în mâinile statului și transformarea lor în bun comun al întregului popor muncitor. La 11 iunie 1948, Marea Adunare Națională a discutat și a aprobat legea naționalizării principalelor mijloace de producție industriale, bancare, de asigurare și de transport.

În expunerea de motive a proiectului de lege cu privire la naționalizare făcută în Marea Adunare Națională la 11 iunie 1948, tovarășul Gheorghe Gheorghiu-Dej arată că era necesară o schimbare structurală și în domeniul economic, și anume naționalizarea principalelor mijloace de producție, pentru că numai astfel se pot pune toate forțele productive ale țării în slujba ridicării nivelului de trai material și cultural al poporului³.

Naționalizarea a fost necesară pentru asigurarea refacerii și lărgirii economiei naționale, pentru curmarea haosului în dezvoltarea economiei, pentru stimularea tuturor forțelor creatoare ale poporului în refacerea grabnică a țării.

„Trecerea celei mai importante părți a mijloacelor de producție în mâna statului — sublinia tovarășul Gheorghe Gheorghiu-Dej — este o necesitate, deoarece aceste arme economice se smulg din mâinile acelorora de la care am smuls armele politice.

¹ „Analele Institutului de istorie a partidului de pe lângă C.C. al P.M.R.“, 1957, nr. 3, p. 17.

² E. H u t i r a, *Ani de mari înlăptuiri*, în „Lupta de clasă“, 1963, nr. 5, p. 18.

³ G h. G h e o r g h i u - D e j, *Articole și cuvintări*, ed. 4, p. 171.

Lăsînd mai departe uneltele de producție în aceste mîini, ar însemna să permitem burgheziei înlăturarea poporului de la conducerea politică, să permitem burgheziei continuarea politicii ei de a dezorganiza viața noastră economică pentru a compromite regimul în ochii poporului; ar însemna să-i permitem să folosească mai departe aceste unelte ca mijloace de manevră în scopul de a restaura vechiul regim¹.

Ca și în alte domenii ale economiei naționale, acțiunea de preluare a principalelor mijloace de transport pe apă din mîinile armatorilor prin actul de naționalizare a fost realizată nemijlocit de clasa muncitoare, sub conducerea partidului. Mobilizați de organizațiile de partid, îndrumați de comuniști, muncitorii docheri și navigatori au preluat de la foștii proprietari navele pe care ani la rînd fuseseră exploatați în chip sălbatic, au înlăturat pe vechii comandanți, unelte ale exploataților, au asigurat continuarea activității de producție și intensificarea ei, au apărat cu vigență revoluționară vasele fluviale și maritime, devenite, sub forma proprietății de stat, bun al întregului popor, împotriva încercărilor de distrugere din partea foștilor proprietari.

Participarea activă a clasei muncitoare la actul revoluționar al naționalizării mijloacelor de transport pe apă a asigurat succesul ei deplin.

Pentru aplicarea hotărîrii privind naționalizarea principalelor mijloace de transport pe apă, Ministerul Comunicațiilor (prin Direcția marinei comerciale), pe baza instrucțiunilor C.C. al P.M.R., a constituit în acest scop patru comisii pentru toată întinderea teritorială a Dunării. Acestea au fost însărcinate cu ducerea la îndeplinire a dispozițiilor legii de naționalizare în patru zone diferite ale Dunării. Prima comisie a operat în zona Corabia — Moldova Veche, avînd sediul principal la Turnu-Severin, a doua a activat în zona Turnu-Măgurele — Hîrșova, cu reședința la Giurgiu, a treia a funcționat în zona Hîrșova — Brăila, cu reședința la Brăila, și a patra a avut în competența sa naționalizarea vaselor în porțiunea Dunării cuprinsă între Galați și Sulina, avînd sediul principal la Galați. De asemenea a fost formată o comisie pentru preluarea vaselor naționalizate care navigau în Marea Neagră, cu sediul principal la Constanța. Toate comisiile de naționalizare au acționat permanent sub îndrumarea comitetelor județene de partid locale. Instrucțiunile C.C. al P.M.R. privind aplicarea hotărîrii naționalizării întreprinderilor arătau că în fața întregului partid stă sarcina naționalizării întreprinderilor și că înlăturarea acestei acțiuni nu poate fi posibilă fără mobilizarea tuturor membrilor de partid și prin ei a întregii muncitorimi².

În componența comisiilor însărcinate cu problema naționalizării vaselor fluviale și maritime, intrau, pe lîngă cîțiva experți tehnici, un delegat al organizației de partid și un delegat al comitetului sindical, care reprezentau pe muncitorii din transporturile pe apă. Ele au avut ca sarcină concretă pregătirea și înlăturarea actului naționalizării.

¹ Gh. Gheorghiu-Dej, *Articole și cuvîntări*, ed. 4, p. 172.

² Gr. Drăgan, și V. Avramescu, *Naționalizarea întreprinderilor din orașul București* în „Revista Arhivelor”, an. VI, 1963, nr. 1, p. 87.

În seara zilei de 10 iunie 1948, membrii comisiei de naționalizare a vaselor din zona Galați — Sulina au participat la o ședință de instrucțaj convocată de Comitetul județean de partid Galați (la o ședință similară au participat în Brăila membrii comisiei de naționalizare de aici), în cadrul căreia s-a subliniat modalitatea trecerii la preluarea principalelor mijloace de producție, asigurarea securității lor împotriva eventualelor uneltiri din partea patronilor, mobilizarea tuturor muncitorilor în frunte cu membrii de partid la îndeplinirea actului revoluționar al naționalizării.

Pe baza acestui instrucțaj, comisia de naționalizare s-a deplasat în port și a procedat la aplicarea, în bune condiții, a indicațiilor primite.

În primul rînd s-au luat măsuri de supraveghere a vaselor care erau staționate într-unul din porturile zonei în care acționau comisiile, pentru a contracara eventualele încercări ale armatorilor de a provoca avarii sau incendii pe vas. Totodată, cu sprijinul muncitorilor, a comuniștilor îmbarcați la bordul vaselor, s-a asigurat securitatea casei mașinilor, a documentelor vaselor, a depozitelor și magaziilor de carburanți, materiale și alimente etc.

Încă înainte de apariția decretului de naționalizare, statul democrat-popular a luat o serie de măsuri cu scopul de a împiedica acțiunile de deteriorare și dezarmare a vaselor, întreprinse în acest scop de unii proprietari. Printre aceste măsuri se numără decizia nr. 10738 din 7 iunie 1948 a Ministerului Comunicațiilor, care, între altele, pune în sarcina armatorilor următoarele obligații: „Proprietarii vaselor sau corpurilor plutitoare sub pavilion român nu vor putea înstrăina sub nici o formă vasul, corpul plutitor sau inventarul acestora fără aprobarea Ministerului Comunicațiilor”¹ (art. 1). Prin aceeași decizie proprietarii de vase erau obligați a-și face în termen de 5 zile viza inventarelor aflate la bordul lor prin căpităniile de port.

Această măsură a avut rațiunea să conserve parcul de vase și corpuri plutitoare aflate în proprietate particulară și să creeze premisele necesare de aplicabilitate a legii de naționalizare, întrucît la începutul anului 1948 numeroși armatori procedau la sustragerea de pe bordul vaselor a unor obiecte, aparate sau bunuri ca o reacție la cererea tot mai persistentă a muncitorilor navigatori de a se trece la exproprierea acestora.

Prin aceste acțiuni ei urmăreau dezarmarea vaselor, punerea lor în stare de neexploatare și concedierea personalului de bord².

Referindu-se la mijloacele de transport pe apă, decretul de naționalizare prevedea că „trec în proprietatea statului, ca bunuri ale întregului popor, vasele fluviale și maritime, cele sub pavilion romînesc scufun-

¹ „Monitorul Oficial” nr. 130 din 7 iunie 1948.

² Așa este cazul barcazului-motor „Mircea”, al cărui proprietar a sustras, după cum s-a constatat la a doua inventariere din 13 iunie 1948, următoarele: 1 vinci de ancoră, 1 colac de salvare, 1 centură de salvare, 1 schelă, 1 felinar etc. În procesul verbal dresat de Căpitănia portului Galați se menționa că vechiul motor M.V.M. al barcazului a fost „înlocuit cu un motor vechiu, tip M.A.N.N. fără marcă, de 6 cilindri și 60 H.P.”. (Arhiva Căpităniei portului Galați, dos. 4 577/1948, acte justificînd crima de sabotaj a economiei naționale, proces-verbal nr. 2 066, f. 80).

date în apele teritoriale românești și străine, cum și societățile de navigație cu întregul lor inventar"¹. În anexa nr. 27 a legii de naționalizare erau indicați nominal armatorii și societățile de navigație cărora urma să li se aplice efectul naționalizării².

În obiectivele comisiei de la Galați a stat sarcina întocmirii formelor de preluare de la foștii proprietari a tuturor vaselor care în momentul naționalizării au fost surprinse în unul din porturile Galați — Sulina, Tulcea, Chilia Veche și Isaccea, precum și a aceluia care au sosit ulterior în unul din aceste porturi. Chiar dacă vasul respectiv avea ca port de domiciliu un altul decât cele din zona amintită, acestuia i se întocmeau formele necesare de preluare acolo unde era întâlnit.

În felul acesta, operația generală pe țară de naționalizare a vaselor și corpurilor plutitoare sub pavilion românesc a fost simțitor ușurată, fiindcă altfel, dacă s-ar fi așteptat ca vasul să sosească în portul său de reședință, lucrările de luare în primire de la vechii proprietari s-ar fi prelungit nejustificat.

Cu ocazia preluării vasului au fost întocmite procese-verbale în prezența proprietarului, a delegatului căpitaniei portului respectiv, a expertului tehnic și a celorlalți membri ai comisiei de naționalizare.

Cu această ocazie, vechii proprietari au fost obligați să predea, pe bază de inventar, toate instalațiile, mașinile și obiectele cu care erau dotate vasele, mobilierul existent, întreaga situație financiară, tehnică și administrativă a vaselor, inclusiv documentele acestora.

Comisiile de naționalizare a vaselor, în baza ordinului nr. 8 151 din 2 iulie 1948, înaintau săptămînal cîte o dare de seamă scrisă Ministerului Comunicațiilor și Comitetului județean P.M.R. cu privire la mersul lucrărilor de naționalizare. În prima dare de seamă a comisiei de la Galați, întocmită la 3 iulie 1948, deci la aproximativ o lună după apariția decretului de naționalizare, se raporta preluarea de la armatori a unui număr de 12 vase. Ca o greutate în activitatea sa, comisia menționa că „vasele sînt împrăștiate pe o întindere apreciabilă, astfel încît se pierde timp cu deplasările de la un vas la altul“, că „proprietarii nu prea răspund la invitațiile făcute pentru a fi de față la predarea vasului“³. În activitatea comisiei s-au înregistrat unele progrese abia în cursul lunii iulie, cînd se raportează întocmirea formalităților de trecere în patrimoniul statului a unui număr de 22 de vase. Din analiza altor situații rezultă că operația preluării vaselor naționalizate prin legea nr. 119, spre deosebire de naționalizarea întreprinderilor de pe uscat, a fost mai anevoioasă și a comportat consumarea unui timp îndelungat.

¹ „Monitorul Oficial“ nr. 133 bis din 11 iunie 1948.

² Este important de menționat însă că naționalizarea mijloacelor de căraușie pe apă a fost operantă numai pentru vasele sub pavilion român, indiferent dacă ele aparțineau unor armatori izolați sau societăților de navigație. Vaselor sub pavilion străin nu li s-au aplicat prevederile legii naționalizării. Deși desfășurau activitatea de căraușie în apele românești (deci aveau ca port de ataș unul din porturile noastre), situația lor juridică era reglementată de dispoziții speciale.

³ Arhiva Căpitaniei portului Galați, dos. 1/1948 (Naționalizarea vaselor, diversă corespondență), f. 14.

Aceasta s-a datorat caracterului specific al vaselor de a fi bunuri mobile, ceea ce a făcut ca în momentul apariției legii de naționalizare ele să nu se afle în portul de reședință.

Dar întârzierea lucrărilor de naționalizare a fost determinată mai ales de atitudinea ostilă a armatorilor și a societăților de navigație, care recurgeau la fel de fel de manevre pentru a se eschiva de la predarea vaselor reprezentanților statului.

Situația aceasta a impus convocarea la Direcția marinei comerciale a unei conferințe cu comisiile de preluare a vaselor pentru a se lua măsuri mai eficace în vederea grăbirii operațiilor de naționalizare a mijloacelor de transport pe apă.

Conferința, care a avut loc la 23 iunie 1948, a adoptat, între altele, hotărîrea de a se publica o somație în presă către toți proprietarii de vase naționalizate ca „în termen de 48 de ore să se prezinte la căpitania portului unde se află vasul respectiv în vederea îndeplinirii formalităților de predare-primire”¹.

La 30 iunie 1948 a apărut o asemenea somație a Ministerului Comunicațiilor în „Monitorul oficial” și în ziarele „Libertatea” și „Universul”. Ca urmare, operațiile de preluare a vaselor de la foștii proprietari au început treptat să facă progrese, o parte din ei dînd curs acestei somații.

Din adresa nr. 2 870 a Căpitaniei portului Galați către Direcția marinei comerciale rezultă că lucrările de pe teren de luare în primire a vaselor naționalizate s-au încheiat în seara zilei de 22 iulie 1948.

Pe baza dispozițiilor legii de naționalizare și a instrucțiunilor suplimentare ale organelor de resort, comisia de naționalizare care și-a desfășurat activitatea în zona Galați — Sulina a preluat de la armatori un număr de 60 de nave cu și fără propulsie.

În primul rînd, au trecut în patrimoniul statului toate vasele sub pavilion român capabile sau nu să navigheze, care după legile țării noastre erau fie proprietatea unor armatori izolați, fie a societăților de navigație (specificate în anexa nr. 27 a legii de naționalizare) și care au fost întîlnite în porturile din zona amintită.

Conform dispozițiilor Ministerului Comunicațiilor, comisia de naționalizare din zona Galați — Sulina a încheiat formalitățile de trecere din proprietatea armatorilor în proprietatea statului și pentru vasele și corpurile plutitoare scufundate în apele teritoriale romînești sau străine. Deci în această privință a fost extinsă competența comisiei respective în sensul că ea a primit însărcinarea de a întocmi formalitățile de transcripție a proprietății nu numai pentru vasele scufundate în zona sa de jurisdicție, ci și pentru vasele scufundate în alte zone sau chiar în ape străine dacă ele erau înmatriculate în registrele căpitaniei unuia din porturile situate în raza Galați — Sulina.

Această măsură a izvorît din interesul de a suprima integral proprietatea particulară asupra vaselor de mare tonaj, fiindcă altfel oricare armator, scoțîndu-și vasul la suprafață, putea să-l folosească.

¹ Arhiva Căpitaniei portului Galați, dos. 1/1948, f. 26.

Numai în portul Galați, „comisia a dresat procese-verbale de preluare pentru 9 șleपुरi, 2 tancuri, una mahonă și un vas pasageri”¹. Multe din aceste vase erau scufundate încă din timpul războiului.

Au fost, de asemenea, naționalizate vasele sub pavilion român care navigau în ape străine la data apariției legii nr. 119. Pentru această categorie comisia a încheiat convenitele formalități fie cu proprietarii lor, dacă ei se aflau în țară, fie cu împuternicitul acestora. Comisia de la Galați a întocmit forme pentru următoarele vase care se aflau în străinătate la 11 iunie 1948: pontonul „Grue Visko” (în apele iugoslave), remorcherul „Maria” (în apele iugoslave), trei șleपुरi, dintre care două se aflau în apele din zona americană din Austria și unul în apele iugoslave².

O altă categorie de vase naționalizate au fost ambarcațiunile și instalațiile anexă la vasele mari, nespecificate în anexa nr. 27 a legii de naționalizare. Naționalizarea a avut loc pe baza instrucțiunilor și aprobărilor ulterioare date de Direcția marinei comerciale din Ministerul Comunicațiilor. Aceste preluări au fost făcute tot în temeiul legii nr. 119, care, în articolul 2, precizează că „se trece în proprietatea statului și mijloacele permanente de remorcaj și instalațiile anexe la bacurile sau navele naționalizate”³, fără însă a le menționa nominal în anexă.

Pe această bază, în portul Galați au fost naționalizate: șalupa-remorcher „Antoaneta”, șalupa-remorcher „Pandurul”, șalupa „Dobrogea” pontonul nr. 1 și pontonul nr. 2, care reprezentau instalația unor bacuri naționalizate anterior⁴.

Din darea de seamă privind încheierea lucrărilor de preluare a vaselor naționalizate întocmită la 31 iulie 1948, rezultă că situația celor 60 de vase naționalizate în zona Galați — Sulina pe categorii se prezintă astfel: cinci remorchere, 20 de șleपुरi, 7 ceamuri, 7 tancuri, 3 șalupe-remorcher, 1 șalupă, 4 bacuri, 1 vas de pasageri, 1 mahonă, iar restul pontoane și alte instalații auxiliare necesare navigației⁵.

De menționat este faptul că la cele 60 de vase preluate de la diverși armatori individuali se adaugă un număr mare de vase aparținând societăților particulare de navigație, ca „Sinda română”, S.T.A.D., S.R.D. etc., care au fost naționalizate cu întregul lor patrimoniu de bunuri⁶.

¹ Arhiva Căpitaniei portului Galați, dos. 1/1948, f. 62.

² Ibidem.

³ Vezi legea nr. 119 din 11 iunie 1948.

⁴ Arhiva Căpitaniei portului Galați, dos. 1/1948, f. 60.

⁵ Ibidem, f. 64.

⁶ Dacă avem în vedere faptul că unele din aceste societăți, ca de pildă S.R.D., dispuneau, așa cum s-a arătat, de un parc mare de vase înregistrate în registrul matricol al Căpitaniei portului Galați, rezultă că aici trebuiau efectuate cele mai importante operații de predare. Cu toate acestea, majoritatea din ele, fiind închiriate pentru efectuarea unor transporturi fluviale din Galați către alte porturi, în momentul sosirii lor la destinație au fost naționalizate de comisiile care acționau în zona respectivă a Dunării. Astfel, un număr important de vase cu portul de domiciliu Galați au fost naționalizate în zona Brăila—Hîrșova.

Un număr important de vase cu portul de domiciliu Galați au fost naționalizate în zona Brăila — Hirșova.

În această zonă, numărul vaselor naționalizate (cu și fără propulsie) a fost de 169, îndeosebi vase de transport (șleपुरi, ceamuri, tancuri, remorhere, șalupe, bacuri și două pasagere), deci mult mai mare decât în zona Galați—Sulina. Aceasta se explică prin aceea că cele mai multe vase, încărcate sau goale, au fost surprinse în momentul apariției legii de naționalizare într-unul din porturile acestei zone.

După încheierea activității de preluare a vaselor de la foștii proprietari, comisiile de naționalizare au procedat, conform instrucțiunilor Ministerului Comunicațiilor, la predarea lor către două unități de navigație ale statului : P.C.A. (Porturi, comunicații pe ape) și S.R.D., care, prin legea de naționalizare, a devenit societate de navigație de stat, schimbându-și în mod esențial caracterul. Ministerul Comunicațiilor a hotărât trecerea în exploatarea sa a unei părți din vasele naționalizate de la armatorii individuali tocmai pentru a consolida activitatea în viitor, în scopul satisfacerii în condiții optime a cerințelor crescînde de transport ale întreprinderilor socialiste și ale oamenilor muncii.

Din analiza activității celor două comisii de naționalizare se desprinde faptul că armatorii au manifestat o rezistență înverșunată, au făcut numeroase obstrucții, refuzînd mai ales să participe la predarea vaselor și a documentelor acestora reprezentanților clasei muncitoare.

„Munca în general desfășurată de comisii nu a fost ușoară și lipsită de greutate. Ea a ridicat o serie de probleme dificile pentru a căror rezolvare s-a cerut inițiativă, perseverare și fermitate”¹.

În domeniul mijloacelor de comunicație pe apă, ca și în alte sectoare ale economiei, preluarea mijloacelor de producție de la foștii proprietari s-a făcut în condițiile unei intransigente lupte de clasă împotriva actelor de sabotaj și greutăților de tot felul pe care aceștia le provocau. Astfel, Comisia de naționalizare din zona Galați—Sulina a constatat în ziua naționalizării că de pe ambarcațiile : șalupe „Sofia”, șalupe-remorcher „Pandurul”, șalupe-remorcher „Antoaneta”, bacul „Mihail” etc., în decurs de cîteva zile, au fost sustrate o serie de obiecte de inventar de mare importanță pentru starea de navigabilitate a acestora. Din situațiile întocmite rezultă că de pe bordul acestor șalupe lipseau în total 41 de obiecte de navigație și întreținere în ziua de 13 iunie 1948 față de inventarele vizate de căpitănia portului în ziua de 10 iunie a.c.².

Sustragerile unor bunuri aparținînd vaselor au fost practicate pe scară largă și de numeroși alți proprietari.

Un alt grup de armatori s-au încadrat în categoria infraționilor privind crima de sabotaj, prin faptul că au refuzat vreme îndelungată să se prezinte în fața comisiilor de naționalizare și să predea documentele vaselor, cu toate invitațiile expediate la domiciliu sau anunțurile pu-

¹ Arhiva Căpităniei portului Galați, dos. nr. 1/1948, f. 53.

² Ibidem, dos. 4 577/1948, f. 5 și 80.

blicate în presă¹. Trebuie arătat că prin aceste acțiuni armatorii continuau jocul lor speculativ, urmărind zădărnicierea eforturilor pe care le depuneau muncitorii din porturi, sub conducerea organizațiilor de partid, pentru reglementarea situației juridice și economice a vaselor, pentru reorganizarea transporturilor de mărfuri și călători².

Influențarea personalului tehnic de bord de a nu se încadra ca salariați ai statului a constituit o altă metodă de frînare a reorganizării activității în transporturi. Muncitorii însă nu au urmat pe foștii lor patroni, care îi jefuiseră o viață întregă. Dimpotrivă, ei au dat un sprijin efectiv organelor însărcinate cu naționalizarea vaselor, demascând toate acțiunile de sabotaj ale patronilor. La Brăila, marinarii de pe flota armatorilor Panait Ghenciu și Spiru Dumitru au primit vestea naționalizării³ cu strigăte de bucurie și au întins hora pe bordul vaselor. Comisia însărcinată cu naționalizarea vaselor în zona Galați — Sulina a fost întâmpinată cu ovații pe bordul unor nave de către echipaj, acesta ajutând totodată la întocmirea lucrărilor de inventariere și la preluarea vaselor⁴.

Pe baza măsurilor luate de organizațiile de partid cu sprijinul comitetelor de întreprindere, în ziua de 11 iunie 1948 și în zilele următoare au fost organizate mitinguri ale muncitorilor de port și marinarilor, căroro li s-au adus la cunoștință înfăptuirea și însemnătatea naționalizării întreprinderilor și vaselor respective. Cu acest prilej ei au fost chemați să-și intensifice eforturile în producție, să răspundă cu entuziasm și însuflețire noilor sarcini.

În cadrul acestor mitinguri, muncitorii portuari din Galați și Brăila și-au manifestat bucuria, încrederea și azeziunea lor unanimă la politica partidului, văzînd în acest act revoluționar una din cele mai radicale măsuri luate de partidul clasei muncitoare pentru dezvoltarea succeselelor obținute de poporul nostru pe drumul construirii socialismului⁵.

Toți marinarii de pe vasele naționalizate au lucrat în continuare după trecerea vaselor la stat, fiind încadrați în același regim de muncă

¹ Imediat după apariția legii nr. 119, comisia de preluare a vaselor naționalizate a început purtarea corespondenței cu proprietarii vaselor pentru preluarea acestor acestora. Rezultatul a fost însă că unii tergiversau predarea lor, pretextînd că le-au pierdut, iar alții refuzau să le predea. Situația aceasta crea mari dificultăți în ceea ce privește reinmatricularea vaselor naționalizate și transcripția proprietății lor în registrele căpitanilor de port din proprietatea armatorilor respectivi în proprietatea statului. Deși lucrările de preluare încetaseră în ziua de 22 iulie 1948, în ziarul local „Dezrobirea“, după această dată, a fost publicată o nouă somație a căpitaniei portului Galați prin care foștii proprietari erau obligați să depună certificate de naționalitate ale vaselor comisiilor de naționalizare.

² La data de 27 noiembrie 1948, un număr de 23 de proprietari încă nu predaseră certificatele de identitate ale vaselor. Din aceste motive, comisia însărcinată cu îndeplinirea dispozițiilor legii de naționalizare pe porțiunea Galați—Sulina a dresat acte de trimitere în judecată a unora din acești armatori în baza legii nr. 351 pentru reprimarea sabotajului economic și a speculei ilicite (Arhiva Căpitaniei portului Galați, dos. justifi-cînd crima de sabotaj a unor proprietari de vase, f. 82).

³ Arhiva întreprinderii „Navrom—Brăila“, dos. 45/1958, f. 4.

⁴ Ibidem, f. 5.

⁵ Ibidem.

ca și pe flota comercială a statului, primind salarii omenеști și îndemni-
zații de hrană și îmbrăcăminte superioare celor avute înainte.

Organizațiile de partid din porturile Galați și Brăila au vegheat
permanent la aplicarea strictă a hotărîrilor organelor de partid și de
stat cu privire la naționalizare, au dat dovadă de deosebită vigilență și
au propus soluții importante în legătură cu conservarea bunurilor pre-
luate. În portul Brăila, la propunerea delegaților de partid și sindicali
din comisia de naționalizare, au fost înlocuiți unii conducători ai echi-
pajelor, care erau instrumente ale patronilor, cu marinari devotați cau-
zei clasei muncitoare și cu o mare experiență în navigație¹.

Comisia de naționalizare de la Galați a primit un sprijin permanent
din partea organizației de partid, a muncitorilor de port, consultându-se
cu ei ori de cîte ori s-au ivit probleme mai grele. Aceasta, la rîndul său,
ținea legătura cu Comisia de naționalizare de pe lîngă Comitetul jude-
țean P.M.R., din partea căruia a primit îndrumările necesare. O problemă
deosebită s-a ivit în legătură cu naționalizarea bacurilor de transport
local, cînd patronii lor au refuzat să predea comisiei șalupele „Sofia“
și „Antoaneta“ pe motiv că acestea nu erau menționate în anexa nr. 27
a legii de naționalizare. Pentru a nu stînjiți desfășurarea normală a
transporturilor de mărfuri și pasageri între portul Galați și satele 23
August, Pisica etc. ce se efectuau cu aceste vase, organizația de partid a
inițiat invitarea proprietarului lor împreună cu comisia de naționalizare
la sediul căpităniei de port. Aici s-a studiat textul legii de naționalizare
și s-a subliniat precizarea pe care o face aceasta și anume „că se națio-
nalizează toate mijloacele de transport și instalațiile anexe“ (auxiliare).
În urma acestor tratative și a interpretării juste a legii de naționalizare,
cele două șalupe au trecut în proprietatea statului.

În portul Brăila, organizația de partid a avut un însemnat rol în
conservarea parcului de vase naționalizate pînă la predarea lor către
S.R.D. și P.C.A., organizînd paza acestora cu muncitorii din port și cu
membrii echipajului. La propunerea organizației de partid, Căpitănia
portului Brăila, pînă la trecerea vaselor naționalizate către S.R.D. și
P.C.A., a procedat la exploatarea temporară a unora din ele (timp de o
lună), asigurîndu-se astfel cursele regulate de pasageri cu porturile
învecinate și aprovizionarea populației cu mărfuri necesare consumului².

Muncitorii portuari din Galați și Brăila au manifestat în perioada
naționalizării un înalt patriotism socialist, au dat dovadă de vigilență
revoluționară față de uneltirile dușmanului de clasă. La chemarea orga-
nizațiilor de partid au asigurat buna deservire și funcționare a portu-
rilor, au sprijinit prin toate mijloacele opera de reconstrucție a țării.

Desfășurînd o intensă activitate în rîndurile maselor de muncitori,
organizațiile de partid, cu ajutorul sindicatelor, au reușit să asigure nu
numai continuitatea producției, ci și mărirea ei.

¹ Arhiva întreprinderii „Navrom-Brăila“, dos. 45/1958, f. 5.

² Ibidem.

În același timp, partidul și statul nostru s-au preocupat de creșterea cadrelor noi muncitorești, de atragerea și folosirea cadrelor vechi care și-au pus cunoștințele și priceperea lor în slujba poporului.

*

Prin naționalizarea principalelor mijloace de transport pe apă a avut loc exproprierea, pe cale revoluționară, a adevăraților expropriatori ai poporului muncitor.

Ca urmare a naționalizării a dispărut din sectorul transporturilor pe apă pleiada armatorilor, a căror activitate se rezuma la simpla urmărire din birou, pe hartă, a itinerariului navelor și la încasarea unor câștiguri enorme din truda personalului de bord.

Naționalizarea mijloacelor de transport pe apă reprezintă un moment istoric de o importanță excepțională în viața navigatorilor. Aceasta a deschis o etapă nouă pe drumul dezvoltării socialiste a cărăușiei pe apă în țara noastră.

Prin naționalizarea întreprinderilor capitaliste de navigație și a navelor aparținând armatorilor particulari, s-a format proprietatea socialistă de stat, ca bun al întregului popor, în domeniul transporturilor fluviale și maritime. „Naționalizarea principalelor mijloace de producție a făcut posibil ca în locul legilor economice caracteristice capitalismului să apară și să acționeze noi legi, proprii modului de producție socialist, ca : legea economică fundamentală a socialismului și legea dezvoltării planice proporționale a economiei naționale. Existența proprietății socialiste asupra mijloacelor de producție și crearea relațiilor de producție socialiste au dat posibilitatea conducerii planificate a economiei”¹.

Pînă la 23 August 1944, transporturile pe apă se efectuau în mod arbitrar și speculativ, fără o bază tehnică, științifică. Conducerea flotei particulare românești și străine considera transporturile numai ca o sursă inepuizabilă de profit și nu se preocupa de protejarea flotei, de organizarea unor transporturi raționale, economicoase și avantajoase intereselor generale ale economiei. Utilizarea anarhică a flotei de fluviu și de mare avea loc chiar și la societățile de navigație ale statului, din care cauză s-a produs o degradare prematură a unor nave.

După naționalizarea vaselor aflate în proprietate particulară, societățile de navigație ale statului au procedat la introducerea planificării în transporturile pe apă.

În felul acesta, pentru prima oară, exploatarea tehnică și comercială a vaselor în țara noastră a început să se facă după criteriile științifice.

Din primele luni după introducerea planificării în transporturile pe apă se remarcă un ritm crescînd al producției. Dezvoltarea planificată asigură o economie foarte mare a muncii și o înaltă productivitate a mijloacelor de transport.

¹ Gr. Drăgan și V. Avramescu, *op. cit.*, în „Revista Arhivelor” 1963, nr. 3, p. 92.

În țara noastră, procesul de construire a bazei materiale de producție a socialismului a început cu cele două planuri anuale pe 1949 și 1950.

În perioada planurilor anuale clasa muncitoare a dus o luptă încordată pentru reorganizarea industriei, pentru atingerea și depășirea nivelului dinainte de război. În ciuda greutăților de tot felul, oamenii muncii au urmat cu entuziasm și încredere partidul lor, înfăptuind sarcinile importante ale primelor planuri anuale.

Astfel, în 1950, la transporturile fluviale nivelul anului 1949 a fost depășit cu 5,3% la transportul de mărfuri și cu 19,8% la transportul de călători, iar volumul transporturilor maritime de mărfuri a crescut în 1950, față de 1949, cu 32,2%¹.

De aceea legea privind planul cincinal de dezvoltare a economiei R.P.R. pe anii 1951—1955 a prevăzut creșterea volumului transporturilor pe apă la un nivel de 16% în 1955 față de 1950.

„În cursul primului plan cincinal, sporirea masivă a economiei a reprezentat în același timp și o creștere proporțională a sarcinilor care au revenit transporturilor. Materia primă a trebuit să fie transportată la locul de consum, oamenii muncii în diferite locuri de muncă, în concedii, la odihnă. Relațiile dintre oraș și sat, pe baza schimbului de produse ale agriculturii și industriei, sînt posibile numai prin mijloacele de transport“².

În ciuda unor greutăți obiective, cum ar fi întreruperea navigației pentru un număr de zile din cauza formării unor praguri de nisip sau din cauza înghețului, sarcinile stabilite de planul cincinal au fost îndeplinite sau depășite de la an la an. Astfel, în 1955, flota fluvială de marfă a transportat cu 24% mai multe tone decît în 1954, depășind sarcina de plan la indicatorul „tone transportate“ cu 3%. Flota fluvială de călători a depășit substanțial sarcinile de plan, transportînd cu 15,9% mai mulți călători în 1955 decît în 1954³.

O contribuție importantă la obținerea succeselor arătate au adus-o și muncitorii și tehnicienii din portul Galați. Eliberarea clasei muncitoare de sub jugul exploatarei a descătusat inițiativa creatoare a maselor. Activitatea productivă s-a ridicat pe o treaptă nouă.

„În 1955, vasele pasagere ale regionalei „Navrom“ Galați au transportat 12 661,993 călători/km, realizînd planul la acest capitol în proporție de 124,71%. Cu un an mai tîrziu, în 1956, planul la „călători/km“ transportați s-a realizat în proporție de 129,66%, atingîndu-se astfel o depășire de 5% față de anul 1955“⁴.

¹ Comunicat asupra rezultatelor executării planului de stat al R.P.R. pe anul 1950 în „Probleme economice“, nr. 1/1951.

² G. C r a s o v c e a n u, *Incheierea primului plan cincinal*, în „Revista Transport“ nr. 12, 1956, p. 7.

³ Arhiva întreprinderii „Navrom-Galați“, dos. 1/1955, f. 2.

⁴ Ibidem, (raport asupra îndepl. plan. transport. de călători și manip. mărfuri), dos. 1/1956.

La manipulări de mărfuri pe anul 1956, planul a fost îndeplinit pe întreaga regională Galați cu 127,81% ceea ce reprezintă cu 22% mai mult decât cifra realizată în planul precedent¹.

Dezvoltarea continuă a legăturilor economice cu țările socialiste, îmbunătățirea relațiilor comerciale cu unele țări capitaliste au determinat în anii 1955—1962 înviorarea și extinderea traficului pe apă maritim din import-export și de tranzit la fluviu, ceea ce a determinat ca porturile Galați și Brăila să deservească într-o mai mare măsură interesele țărilor din susul Dunării care nu dispun de porturi maritime (R. S. Cehoslovacă, R. P. Ungară etc.). Creșterea traficului de tranzit prin portul Galați este oglindită de faptul că în 1962 acesta a ajuns la un volum de 128,3% mai mare decât în anul 1958.

Aceste realizări au făcut ca regionala fluvială de navigație Galați să devină în mai multe rânduri frunză pe țară în cadrul Ministerului Transporturilor în decursul planurilor cincinale și a planului de stat de șase ani. La acordarea drapelului de întreprindere frunză pe ramura transporturilor, organele de resort au avut în vedere și succesele acestei întreprinderi de navigație în ce privește reducerea prețului de cost.

Un rol important l-au avut și-l au în dobândirea acestor rezultate organizațiile de partid și sindicatul, care au reușit să mobilizeze masele pe calea întrecerii socialiste, au luptat pentru creșterea producției și productivității muncii, scăderea prețului de cost, pentru aplicarea metodelor noi de muncă.

Oamenii muncii din domeniul navigației au răspuns cu însuflețire la chemarea partidului, contribuind eficient la opera de construire a socialismului.

Tehnicienii și muncitorii din portul Galați sînt conștienți de faptul că fiecare progres realizat în producție înseamnă o nouă contribuție la acțiunea de dezvoltare economică a patriei noastre, o contribuție la ridicarea nivelului general de viață al poporului muncitor.

Partidul și guvernul au manifestat și manifestă un interes permanent pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și trai ale salariaților din transporturi.

Docherii au fost încadrați ca muncitori permanenți în porturi, asigurându-li-se un salariu permanent și pe timp de lipsă de activitate în port, dreptul de pensie la bătrînețe, pensionare la o vîrstă mai puțin înaintată pentru docherii rujari și asistență medicală gratuită².

Introducerea unei mecanizări mărite în muncile de port care se mai executau manual a ușurat condițiile de muncă ale docherilor, reducîndu-le considerabil efortul fizic.

Operația de manipulare a lemnului, a cimentului, a cherestelei etc. se efectuează în cea mai mare măsură cu mijloace mecanizate. De asemenea s-a introdus mica mecanizare la manipulările de coletărie cu cărucioare electrice și alte utilaje.

¹ Arhiva întreprinderii „Navrom - Galați” (raport asupra îndepl. plan. transport de călători și manip. mărfuri), dos. 1/1956.

² M. S e m e n e s c u , *op. cit.*, p. 61.

În vederea atragerii unui număr cît mai mare de nave maritime pentru operații de descărcare-încărcare în porturile Galați și Brăila, Direcția navigației civile din Ministerul Transporturilor a acordat o atenție corespunzătoare modernizării acestor porturi prin dotarea lor cu utilaje și mijloace mecanizate la nivelul performanței atinse de porturile europene cu tradiție în acest domeniu. Porturile au fost înzestrate cu uriașe macarale mobile, macarale fixe, macarale plutitoare, benzi transportoare, mașini pentru selecționarea și desprăfuirea cerealelor din silozuri, mijloace de transport auto etc.

Concomitent cu mecanizarea porturilor s-au executat, prin lucrări de investiții, o serie de amenajări portuare pentru folosirea în condiții optime a acestor utilaje, și anume: construirea de platforme betonate, șosele și căi de acces a tractoarelor cu remorci, linii ferate, iluminat electric pe stâlpi de beton, instalații de apă potabilă, instalații contra incendiului, fântini arteziene etc.¹

De asemenea, în perioada anilor 1955—1962 s-au construit cheiuri și parcuri atit în bazine cît și în docuri pentru îmbunătățirea condițiilor de manipulare și apărarea platformelor contra inundațiilor. Amenajarea a șase dane plutitoare pentru operațiuni de încărcarea cherestelei în vasele maritime a determinat înlocuirea muncii manuale a muncitorilor încărcători pe spate prin tractoare și remorci care aduc marfa sub biga vasului, din depozit și creșterea productivității muncii.

Ca o consecință a mecanizării, modernizării și amenajării porturilor Galați și Brăila, a crescut capacitatea de operare a vaselor maritime și, ca atare, a traficului de mărfuri în tranzit.

În anii care au urmat naționalizării, partidul și guvernul au sprijinit și acțiunea de refacere, modernizare și dezvoltare a flotei noastre comerciale prin reparații și renovări la unele vase vechi, precum și prin construirea unui număr important de nave cu și fără propulsie, în țară și străinătate. În acest sens este concludent faptul că anual se înlocuiesc 15—20 de șleपुरi și ceamuri vechi cu altele noi, construite la șantierele navale din țară. Ele, pe lângă faptul că sînt de capacități superioare celor vechi, se caracterizează și prin aceea că pot naviga în orice sector al Dunării, chiar la cota scăzută a apelor. În planul de înzestrare a flotei noastre, un loc însemnat îl ocupă construcția de remorchere care vin să ridice capacitatea de lucru a acesteia. Remorcherele și motonavele construite în țara noastră pentru transportul de mărfuri și călători sînt executate după registrele unor țări maritime cu veche tradiție, la nivelul cel mai înalt al tehnicii mondiale. Aceste tipuri de nave sînt deosebit de apreciate de țările pentru care executăm unele comenzi în cadrul relațiilor comerciale internaționale.

Șantierul naval Galați s-a specializat în ultimii ani în construcția de cargouri de 4 500 t, care reprezintă o mîndrie a industriei noastre

¹ Numai în portul Galați, între 1955 și 1962, s-au construit 160 267 m² de platforme betonate pentru depozitarea mărfurilor, 18 398 m de linii ferate, 71 233 m² de șosele și căi de acces a utilajelor, 4 664 km de rețea portabilă, 4 546 km de rețea de apă industrială pentru incendiu și 23 de fântini arteziene.

navale și a flotei comerciale, și sînt folosite pentru transporturile de mărfuri pe mări și oceane.

Înființat cu șapte decenii în urmă, actualul Șantier naval din Galați — în trecut un atelier de reparat șleपुरi și alte ambarcații — a devenit o întreprindere constructoare de nave, dotată cu utilaje și mașin-unelte la nivelul tehnicii moderne.

În acest șantier, unde cu aproape două decenii în urmă stăteau pe cală, cu anii, două-trei vase mici, prin noua sa înzestrare și prin perfecționarea proceselor tehnologice s-a trecut la construcția de vase metalice fluviale și maritime autopropulsate de tonaj mijlociu, dotate cu instalații de navigație și radiotehnică modernă. Între anii 1912 și 1944 au fost executate la șantier 126 de comenzi, în timp ce în anii puterii populare numărul acestora a depășit de mult cifra de 500.

În 1959, de pildă, în cinstea celei de-a XV-a aniversări a eliberării patriei a fost lansat la apă primul cargou românesc de 4 500 t, adevărată uzină plutitoare. La realizarea acestui vas, care poartă numele orașului ce i-a dat viață, „Galați“, și-au adus aportul și mulți dintre inginerii primei promoții a secției de construcții navale a Institutului poli-tehnic din Galați. De atunci au mai fost lansate 12 vase de același tonaj¹.

Noua navă românească, proiectată în întregime în cadrul acestui șantier de specialiști romîni, dispune de instalații radar, de instalații moderne de navigație, instalații electrice pentru mecanizarea lucrărilor la încărcare-descărcare, instalații frigorifice și de aerisire etc.

Începînd cu anul 1956, flota de pasageri a fost dotată și ea cu noi vase, ca de pildă: „Reșița“, „Herculane“, „Corabia“, de cîte 125 de locuri, construite în țară, iar unele vase vechi, cum sînt „Tudor Vladimirescu“, „Republica“, „Trotuș“ etc., și care dispun de o mare capacitate de transport au fost renovate și modernizate. De asemenea un mare număr de hidrobuze de cîte 90 de locuri deserveșc serviciile de transport pe distanțe mai mici. Începînd cu anul 1963, în transportul de pasageri s-a introdus vasul tip rachetă cu aripi portante, care întrunește toate condițiile pentru performanțele mondiale de viteză (60 km pe oră) și confort ultramodern.

Marinarii flotei de pe Dunăre au cunoscut și ei grija partidului și a guvernului. În acțiunea de modernizare și de refacere a stării tehnice a flotei s-a pus un accent deosebit pe amenajarea cabinelor de locuit ale echipajelor, reducerea numărului de marinari în cabine și dotarea lor cu tot confortul, amenajarea unor săli de mese și colțuri roșii pe majoritatea navelor².

Condițiile create transportului pe apă pe baza Directivelor Congresului al III-lea al Partidului Muncitoresc Român au permis lucrătorilor din acest domeniu să obțină noi succese. Există o preocupare permanentă pentru folosirea integrală a tonajului vaselor existente, pentru reduce-

¹ *Regiunea Galați în plină dezvoltare*, p. 19.

² M. S e m e n e s c u , *op. cit.*, p. 23.

rea timpului de staționare la încărcarea și descărcarea vaselor, (stalii-contrastalii), pentru înlăturarea încrucișărilor păgubitoare în transporturi. Pe liniile de distanțe mari s-a introdus utilizarea șlepurilor complete și închise.

Înainte de naționalizare, în porturile Galați și Brăila nu existau ingineri care să se ocupe de procesul de exploatare a navelor și a mijloacelor mecanizate. În prezent, în cele două porturi funcționează un număr de peste 40 de ingineri, dintre care majoritatea se ocupă direct cu problemele de exploatare, ei fiind absolvenți ai secției de ingineri de exploatare din cadrul Institutului politehnic creat în orașul Galați tot în anii puterii populare.

Docherii și marinarii din porturile Galați și Brăila, deveniți stăpîni ai patrimoniului naționalizat, manifestă o grijă tot mai sporită pentru creșterea producției, a productivității muncii, pentru reducerea prețului de cost, aducînd în felul acesta o contribuție însemnată la opera de desăvîrșire a construcției socialismului în țara noastră.