

Istorie locală

GREVA MUNCITORILOR DIN PORTUL BRĂILA DIN PRIMĂVARA ANULUI 1913 *

NICOLAE BİRDEANU

În perioada ce a urmat reorganizării Partidului Social-Democrat (1910) și pînă la intrarea României în primul război mondial, muncitorii din porturi au desfășurat o luptă intensă pentru revendicări economice și politice. Ea a fost determinată de scăderea nivelului lor de trai și de întărirea activității politico-ideologice și organizatorice a aripii de stînga, revoluționare, din mișcarea muncitorească.

Situația muncitorilor din porturi s-a înrăutățit în timpul participării României la cel de-al doilea război balcanic, cînd navigația pe Dunăre și Marea Neagră a fost stagnată. Numeroși muncitori din Brăila și Galați — cele mai mari porturi ale țării de la Dunăre — au rămas șomeri. În porturi aveau loc dese accidente ca urmare a lipsei protecției muncii iar vătăfii, intermediarii dintre muncitori și patroni, exploatau crunt pe muncitori. În articolul *Satrapii portului Brăila* din „România muncitoare” se scria: „Accidentele și nenorocirile ce se întîmplă zilnic se datoresc satrapilor de la căpitanie care au transformat portul Brăila în adevărată Vlăsie, unde muncitorii sînt jefuiți la lumina zilei¹.”

În Brăila existau 49 de case comerciale și 9 stivatori (patroni de la încărcări)². Nici casele comerciale, nici patronii și vătăfii, nici administrația nu respectau regulamentul de organizare a muncii din port³. Salariile, durata zilei de muncă nu erau încă reglementate la toate categoriile de muncitori portuari.

Împotriva acestor condiții grele de muncă, muncitorii din Brăila au desfășurat multiple acțiuni, ajungînd la lupte greviste de mare amploare, la care au participat mii de oameni. Dintre toate porturile, Brăila se detașează

* Prezentul articol este un rezumat al lucrării, cu același titlu, distinsă în cadrul concursului de lucrări științifice, organizat de Societatea de științe istorice în 1970, cu premiul II.

¹ „România muncitoare”, nr. 8 din 31 martie 1911.

² Arh. st. Galați, fond. Inspect. Gen. al Navigației și Porturilor (IGNP), dos. 8/1912, f. 138—139.

³ „Tribuna transporturilor”, nr. 2 din 17 martie 1913.

ca unul din cele mai importante centre muncitorești din România, întrecînd chiar și portul Galați care deținea înființarea în ceea ce privește lupta grevistă în primul deceniu al secolului nostru. Agitațiile muncitorilor portuari din Brăila se intensifică începînd cu puternica grevă din 1910 (cînd sînt înlăturați unii vătăfi) și continuă pînă la izbucnirea primului război mondial, cea mai mare grevă avînd loc în 1913.

Mișcarea grevistă din 1913 a fost precedată de un proces de organizare a muncitorilor portuari. Astfel, la 13 noiembrie 1911 s-au pus bazele Clubului Social-Democrat din Brăila iar în iarna anului 1912 s-a constituit Sindicatul muncitorilor portuari de la cărbuni și manufactură⁴. Pînă în 1913 s-au mai constituit Sindicatul muncitorilor din port, Sindicatul muncitorilor din docuri și Sindicatul asistenților de cereale⁵. Toate aceste sindicate pe bresle formau Uniunea Sindicatelor muncitorilor docheri, manufacturiști, cărbunari și scîndurari.

La Brăila s-a ținut, între 6 și 9 decembrie 1912, și primul congres al muncitorilor din toate porturile României, congres de constituire a *Uniunii lucrătorilor de transport pe apă și pe uscat din România*⁶. Sediul Uniunii a fost stabilit tot la Brăila, fiind portul cu cea mai bogată activitate revoluționară. Secretar al Uniunii a fost ales Ștefan Gheorghiu care a condus și redacția gazetei „Tribuna transporturilor”⁷ pînă în martie 1914, cînd a murit răpus de boală. După moartea lui Ștefan Gheorghiu, conducerea Uniunii a fost preluată de Constantin Mănescu⁸.

Uniunea cuprindea muncitori portuari de toate categoriile, și anume: hamali, căruțași, chiligii, băniceri, lopătari, cantaragii, rujari, tăvălucari, săcăreri; muncitori din docuri: cărbunari, manufacturiști, scîndurari, căruțași, cerealieri; marinari fluviali, lucrători pescari etc. Ea număra 5.000 de membri, dintre care numai din Brăila erau 3.500⁹.

Mișcările greviste cu caracter politic și economic din Brăila s-au desfășurat sub conducerea și îndrumarea directă a Uniunii transporturilor, a Clubului social-democrat și a sindicatelor muncitorești pe ramuri profesionale. Amploarea lor a crescut în 1912, înainte de deschiderea navigației pe Dunăre. Muncitorii din docuri, de la manufactură și cărbuni, au cerut să li se mărească salariul și să fie reglementată munca din port¹⁰. Neprimind nici un răspuns, au declarat grevă la 6 martie 1912. Greva s-a încheiat la 11 martie, cu rezultate pozitive¹¹. Cu ocazia sărbătoririi zilei de 1 mai 1912, în Brăila a avut loc o mare manifestație la care au participat peste 10.000 de muncitori. Printre revendicările principale ale acestora menționăm: obținerea votului universal, înlăturarea legii meseriilor, încetarea războiului¹².

⁴ „România muncitoare”, nr. 75 din 27 noiembrie 1911 și nr. 8 din 29 ianuarie 1912.

⁵ „Tribuna transporturilor”, nr. 1 din 24 februarie 1913.

⁶ Arh. Centrală a C.C. al P.C.R., fond. 96, dos. 2034, f. 23.

⁷ „Tribuna Transporturilor”, nr. 1 din 24 februarie 1913.

⁸ „Studii”, revistă de istorie, nr. 4/1962, p. 12.

⁹ Nicolae Deleanu, Lazăr Măglașu. *Istoricul mișcărilor muncitorești din porturi*, București, 1932, p. 93.

¹⁰ Arh. st. Galați, fond. IGNP., dos. 8/1912, f. 26.

¹¹ „România muncitoare”, nr. 22 din 18 martie 1912.

¹² *Ibidem*, nr. 34 din 3 mai 1912.

Muncitorii brăileni au desfășurat o activitate intensă împotriva participării României la războaiele balcanice. La chemarea Partidului Social-Democrat din 30 septembrie 1912, când s-au răspândit manifeste, în Brăila s-au ținut mai multe întruniri antirăzboinice¹³.

La adunările muncitorilor brăileni au participat adesea conducătorii socialiști Ștefan Gheorghiu, I. C. Frimu, Dr. Racovski, Gheorghe Cristescu și Constantin Popovici, care au dat îndrumări concrete privind organizarea luptei revoluționare. La adunarea din octombrie 1912, I. C. Frimu, explicând cauzele războaielor, a cerut muncitorilor portuari „să ducă război contra războiului...”¹⁴

În contextul acestor frământări, deosebit de puternic s-a manifestat lupta muncitorilor brăileni împotriva patronilor de la elevatoare. Aceștia, ca și administrația portului, urmăreau să introducă elevatoare (mașini cu care se încărcau sau descărcau cerealele) în portul Brăila, fără a lua măsuri spre a asigura locuri de muncă pentru cei înlocuiți de mașini, sau de îmbunătățire a condițiilor de lucru ale muncitorilor. Organele statului burghez, patronii și unii gazetari ai vremii au acuzat pe muncitori că ar fi împotriva introducerii tehnicii noi în producție, împotriva progresului. Această concepție ce denigra atitudinea mișcării muncitorești din porturi, a fost demascată de frunzașii socialiști și de muncitorii portuari în timpul luptelor greviste. Ei au explicat, în numeroase rânduri, că muncitorii nu sînt împotriva introducerii elevatoarelor, ci a concedierilor, a măsurilor antimuncitorești luate cu această ocazie, împotriva micșorării salariilor și a altor măsuri care duceau la scăderea nivelului lor de trai. În scrisoarea din 1911, adresată muncitorilor brăileni și intitulată *chestiunea elevatoarelor din portul Brăila*, Ștefan Gheorghiu arăta că „muncitorii portului Brăila vor respecta mașina numai atunci cînd ea va fi prietenă și tovarășe de muncă, nu însă cînd ea va fi dușmană, răpitoare de pîine, ucigătoare a muncitorilor”¹⁵. Această problemă a fost dezbatută și la Congresul muncitorilor din porturile României, din 1912, și a fost considerată ca „o adevărată catastrofă pentru poporul muncitor și chiar pentru viața economică a omului”. Delegații muncitorilor au acceptat introducerea mașinilor în munca porturilor, dar au cerut, în același timp, ca situația celor rămași fără lucru să fie reglementată de „birouri de plasare muncitorești”, iar ziua de muncă la mașini să fie de 8 ore.¹⁶

De ce s-a ridicat cu atîta tărie această problemă? Răspunsul este foarte clar dacă analizăm consecințele introducerii celor 20 de elevatoare în portul Brăila, în acea perioadă. Ele înlocuiau aproape complet pe muncitori la operațiunile de pe apă.

Un elevator încărcă zilnic, din șlep în navă, circa 100 de vagoane cereale, înlocuind 12 poște (echipe) a cîte 13 oameni la poștă, în total 155 de oameni. La un elevator se foloseau 4 pînă la 18 oameni. Dacă socotim că se foloseau toți cei 18 oameni, deși patronul folosea întotdeauna un număr mai

¹³ „Analele Instit. de istorie a Partidului, de pe lîngă C.C. al P.C.R.”, nr. 2/1956, p. 61.

¹⁴ „România muncitoare”, nr. 79 din 11 octombrie 1912.

¹⁵ *Ibidem*, nr. 53 din 11 septembrie 1911.

¹⁶ Gheorghe Deculescu, *Munca în porturi*, 1939, p. 70.

mic, și dacă scădem acest număr din 155, înseamnă că elevatorul înlocuia 137 de oameni pe zi. Înmulțind numărul de 137 de oameni înlocuiți de un elevator, cu cele 20 de elevatoare existente în portul Brăila, înseamnă că în condițiile când toate aceste elevatoare lucrau, erau înlăturați zilnic de la lucru 2.740 de muncitori. Un muncitor era plătit cu 7 lei pe zi. Înlocuind pe muncitori la lucrul din port cu elevatoare, patronilor le rămânea un profit de 19.150 lei, în afară de sumele obținute din exploatarea, pe alte căi, a muncitorilor.

Văzând că profiturile sînt atît de mari, patronii au încercat să introducă, pe lângă cele 20 de elevatoare plutitoare existente, și elevatoare de uscat.

Patronii din Brăila mai foloseau și alte metode de exploatare a muncitorilor ca : prelungirea duratei zilei de lucru, micșorarea salariilor, înșelarea hamalilor la operațiunile de încărcat, neaducîndu-se intenționat cîntare, încărcarea excesivă a sacilor, angajarea de muncitori străini cu salarii mai mici¹⁷ etc.

În anul 1913, Administrația docurilor a hotărît, de comun acord cu căpitania portului, să instaleze noi aparate mecanice „suficiente spre a face față tuturor cerințelor”¹⁸. Astfel, numeroși muncitori erau în pericol de a rămîne șomeri. Protestele lor nefiind luate în seamă, se va declanșa una dintre cele mai puternice lupte greviste din porturi care a avut loc pînă la primul război mondial. În revista porturilor se arată că „în timp ce o delegație a fost trimisă la Ministerul de industrie și comerț, muncitorii brăileni întîmpină cu amenințări de grevă și boicot, introducerea miraculosului elevator”¹⁹.

Lupta muncitorilor a fost susținută de Partidul Social-Democrat. Organul său de presă, „România muncitoare”, a publicat un apel, în care se spune : „Se știe de toți lucrătorii porturilor lupta întreprinsă de bunii noștri tovarăși brăileni contra elevatoarelor. E de datoria oricărui muncitor de port, să nu se îndrepte spre Brăila, și să refuze orice angajament cu administrația docurilor de acolo”²⁰. De asemenea, Uniunea transporturilor a dat un sprijin concret muncitorilor brăileni, chemînd în ajutor pe muncitorii din alte porturi și cerînd Uniunii Internaționale de transport, să boicoteze navele românești.

Conflictul s-a extins în toate porturile și a cuprins muncitorii din toate ramurile de muncă, avînd consecințe grave pentru comerț și înfricoșînd pe exportatori și autoritățile portuare. Au loc întruniri. Unirea de transport editează un manifest în legătură cu cererile formulate de muncitori²¹. Cadrul revendicărilor muncitorești se lărgește din ce în ce mai mult, cuprinzînd pe lângă revendicări economice, ca mărirea salariilor, reducerea orelor de muncă, înlăturarea intermediarilor și revendicări politice, ca drepturi egale pentru muncitori, indiferent de naționalitate, recunoașterea delegaților muncitorilor, înlăturarea războiului din viața societății²².

¹⁷ Arh. st. Galați, fond. IGNP., dos. 6/1911, f. 57—58.

¹⁸ Vezi I. Brezeanu și C. Marinescu, *Greva docherilor din Brăila din anul 1913*, în *Din istoria luptelor greviste ale proletariatului din România*, București, 1970, p. 133.

¹⁹ „Revista porturilor și navigațiunei comerciale”. nr. 3 din 15 martie 1913, pp. 21—22.

²⁰ „România muncitoare”, nr. 19 din 19 martie 1913.

²¹ Arh. st. Galați, fond IGNP., dos. 9/1913, f. 118.

²² *Ibidem*, f. 80, 108 ; „România muncitoare”, nr. 21, din 11 aprilie 1913 ; „Tribuna transporturilor”, nr. 4 din 1 iunie 1913.

La 22 aprilie 1913 au intrat în grevă toți muncitorii din docuri. Într-o adunare ținută la sediul sindicatelor, din strada Ștefan cel Mare, muncitorii au ales un comitet de grevă. Lucrul în docuri a încetat complet. 80 de vagoane și 8 nave trase la chei așteptau să fie încărcate sau descărcate²³. Planul Societății române de export a fost paralizat. Cargoul „Carpați”, care aducea cărbuni pentru C.F.R., a fost îndreptat spre Constanța. Din șapte nave intrate în docuri la 22 aprilie, numai la două s-au efectuat încărcări, cu oameni recrutați de gardienii portului și de poliție. În incinta docurilor au fost aduși numeroși polițiști și jandarmi pentru menținerea ordinii²⁴.

Conducerile sindicale au asigurat distribuirea unor sume de bani muncitorilor greviști: 1 leu pe zi la cei cu familii și 50 de bani pe zi la cei necăsătoriți²⁵.

În timpul grevei s-a întărit și mai mult unitatea dintre muncitorii români și cei de alte naționalități. Când poliția și armata au încercat să aducă, cu forța, la lucru pe muncitorii turci și armeni din cartierul „Cetățuia”, pătrunzând în casele acestora, lovindu-i și bruscându-i²⁶, muncitorii români au sărit în ajutorul lor, protestând cu hotărâre împotriva abuzurilor și luându-le apărarea²⁷. O adunare de solidaritate a muncitorilor români cu muncitorii străini a avut loc chiar în cartierul „Cetățuia”, urmată de o manifestație, cu steagul roșu în frunte²⁸. Într-un raport al Căpitaniei portului către Inspectoratul general al navigației se arăta că măsurile indicate de Inspectorat s-au dovedit ineficace, iar „armenii, turcii, persanii... continuă a se ține solidari cu românii, deoarece sub nici un pretext nu vin a lucra unii fără alții”²⁹.

Căpitanul portului și administratorul docurilor au cerut aprobarea de a folosi soldați la munca din docuri, în locul greviștilor. Ministerul de război a aprobat, ca și în alte ocazii, această măsură, și în 23 aprilie au fost aduși la lucru 104 soldați³⁰.

Folosirea armatei la munca din port, în locul greviștilor a indignat pe toate categoriile de muncitori din Brăila. La 26 aprilie au avut loc două mari întruniri de protest: la sediul sindicatului din port, și la Clubul social-democrat, la care au participat alături de docheri și muncitori de la diferite fabrici din oraș. Au luat cuvântul mai mulți muncitori între care și Constantin Popovici, secretarul Comisiei generale a sindicatelor din România, protestând împotriva „sălbăticiilor săvârșite de poliția din Brăila”³¹. S-au trimis două

²³ „Dimineața”, nr. 3281 din 24 aprilie 1913.

²⁴ „Seara”, nr. 1173 din 24 aprilie 1913.

²⁵ Arh. st. Brăila, fond Prefectura jud. Brăila, dos. 2/1913, f. 641.

²⁶ „România muncitoare”, nr. 33 din 2 mai 1913.

²⁷ „Dimineața”, nr. 3281 din 24 aprilie 1913.

²⁸ Arh. st. Brăila, fond. Prefectura jud. Brăila, dos. 12/1913, f. 655.

²⁹ Arh. st. Galați, fond. IGNP., dos. 9/1913, f. 117—119.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ „Dimineața”, nr. 3286 din 29 aprilie 1913.

telegrame, una către Ministerul de interne, citită de Constantin Popovici, iar alta către Ministerul de război, citită de Ștefan Gheorghiu³². După întruniri, a avut loc o mare manifestație pe străzile Brăilei.

Comitetul Uniunii de transport a editat un manifest intitulat *Către iubitorii de adevăr și dreptate*, în care se arătau cauzele luptei muncitorilor portuari. Muncitorii din toate porturile României erau chemați să boicoteze toate navele, atât cele române cât și cele străine trase la elevatoare.

Un agent al siguranței informa prefectura, că muncitorii adunați la sediul sindicatelor din strada Ștefan cel Mare strigă cu toții în cor, „rușine ministerului de război”, „rușine capetelor încoronate”, „rușine guvernărilor de la cîrma țării”, și îndeamnă la luptă pînă la infinit...³³

Mișcarea grevistă ia o amploare și mai mare la sfîrșitul lunii aprilie și în primele zile ale lunii mai. La mitingul din 28 aprilie, prezidat de Ștefan Gheorghiu, cei 7.000 de muncitori, o cifră impresionantă pentru acele timpuri, se solidarizează cu docherii³⁴.

Comitetul de grevă a editat un manifest către soldați, intitulat *Camarazi*, prin care le cerea să nu fie unelte ale statului burghez împotriva clasei muncitoare: „Cei care sînt numiți dușmanii voștri — se arată în manifest — și împotriva cărora se urmărește să fiți împinși nu-s alții decît niște bieți oameni ca și voi, niște bieți muncitori, care au aceleași interese ca și voi... De cîte ori muncitorii fac greve, de cîte ori cer o dreptate... militarismul intră în joc. Baionetele se pun între capital și muncă... muncitorii în uniforme... înșelați, orbiți se fac... paznicii societății burgheze... Credem, dragi camarazi, că v-ați convins și voi că la eliberarea voastră să vă uniți și voi în sindicate, ca împreună cu noi să strigați: Jos armata permanentă! Trăiască înarmarea poporului”³⁵!

În timpul grevei din Brăila s-a consolidat și mai mult unitatea muncitorilor din diferite porturi și orașe ale României. La București, Galați, Sulina, Ploiești au avut loc adunări de simpatie cu muncitorii brăileni. În Galați a desfășurat o muncă intensă printre hamali și docheri Gheorghe Stroiciu pentru a da tot sprijinul greviștilor din Brăila. La mitingul din 2 mai 1913, la care au participat 10.000 de muncitori din Brăila, au luat parte și delegați din Galați și Ploiești. Greviștii au hotărît să trimită o delegație la București (alcătuită din Ioan Voinea, Ion Dumitrescu Bătrînu, Ioan Manolescu, Vasile Ciocan, Toma Mihai și Ștefan Gheorghiu),³⁶ care să prezinte un memoriu guvernului.

Delegația muncitorilor, susținută de conducerea Partidului Social-Democrat și de Comisia generală a sindicatelor, a fost primită de Take Ionescu, ministru de interne, și de Alexandru Bădărău, ministrul lucrărilor publice. Reprezentanții guvernului nu au satisfăcut însă nici un punct din memoriul

³² „România muncitoare”, nr. 33 din 2 mai 1913.

³³ Arh. st. Brăila, fond Prefectura jud. Brăila, dos. 12/1913, f. 634.

³⁴ „România muncitoare”, nr. 33 din 2 mai 1913.

³⁵ „Tribuna transporturilor”, nr. 4 din 1 iunie 1913.

³⁶ *Ibidem*.

greviștilor. Ca urmare, într-o consfătuire avută cu conducătorii socialiști din capitală, s-a hotărât declanșarea unei greve generale în Brăila.

Un element nou intervenit în primele zile ale lunii mai ce merită a fi, de asemenea, subliniat, a fost solidarizarea unor țărani din diferite comune ale județului cu greviștii. La întrunirea din 3 mai au participat și 300 de țărani³⁷.

Greva generală s-a declanșat la 6 mai 1913. Ea a cuprins: 1.000 docheri, 5.000 muncitori de port, 500 de la fabrica de celuloză, 400 de la fabrica „Izbînda”, 200 de la fabrica de ciment, 150 de la fabrica de făină „Lichiardopol”, 300 de la „Galiatzotos”, 150 căruțași de la gară etc. În total au intrat în grevă circa 13.000 de oameni³⁸. Uniunea de transport a organizat un miting special, în grădina hotelului „Frații Mincu”. Ștefan Gheorghiu a arătat, cu această ocazie, motivele care au determinat pe muncitori să declare greva generală³⁹. După miting a urmat o nouă manifestație pe străzile Brăilei, la care au participat circa 13.000 de oameni. A doua zi au plecat spre Brăila, într-un marș de solidaritate, 1.000 de muncitori din Galați. La jumătatea drumului le-au ieșit înainte 500 de căruțași brăileni care i-au adus cu căruțele pînă la Brăila. Împreună au manifestat pe străzile orașului⁴⁰. Întruniri de solidaritate cu greviștii au avut loc și la Pitești, Turnu Severin, Constanța, Mărășești, și în alte orașe ale țării.

Amploarea mișcării greviste a speriat pe guvernanți, silindu-i să facă concesii, să accepte satisfacerea unor revendicări. Astfel, la 13 mai s-a reîncept lucrul. Peste 1.000 de muncitori au intrat în docuri cîntînd Internaționala⁴¹.

O comisie mixtă a luat în discuție cererile muncitorilor pe data de 31 mai, și apoi pe 17 iunie. S-a căzut de acord ca elevatoarele să fie introduse din trei în trei ani, fără a primejdui existența muncitorilor. A fost discutată problema reglementării muncii, a salariilor, a repausului duminical, și a fost interzisă munca de noapte. Reprezentanții muncitorilor din comisia mixtă și anume Ștefan Gheorghiu, secretarul Uniunii transporturilor, Ion Voinea, Ion Dumitrescu Bătrînu, Toma Mihăilescu, Ciocan Vasile, au ridicat și alte probleme ca: asigurări în caz de boală, de accidente, de șomaj și de moarte.

Intenționînd să zădărnicească tratativele și să înmormînteze cererile muncitorilor, autoritățile portului, de comun acord cu poliția și cu delegații guvernului, au pus la cale o manevră, alcătuiind o altă delegație a muncitorilor cu elemente vîndute exploatatorilor. Delegații adevărați au protestat cu îndîrjire împotriva acestei acțiuni, apoi s-au retras de la tratative. Astfel, lucrările comisiei mixte au fost întrerupte. Intervenind alte evenimente, nu s-au mai luat măsuri concrete pentru realizarea cererilor muncitorilor. Patronii nu au mai îndrăznit însă să aducă elevatoare de uscat în port. Înființarea unui

³⁷ „România muncitoare”, nr. 35 din 9 mai 1913.

³⁸ „Tribuna transporturilor”, nr. 4 din 1 iunie 1913.

³⁹ „Seara”, nr. 1187 din 8 mai 1913.

⁴⁰ Arh. Centrală a C.C. al P.C.R., fond. 70, dos. 6529, f. 34.

⁴¹ „România muncitoare”, nr. 38 din 19 mai 1913.

Biron al Muncii care să reglementeze lucrul în port, s-a aprobat abia în 1914, însă nici atunci nu s-a înființat, datorită opoziției căpitaniei⁴².

Deși muncitorii nu au obținut satisfacerea tuturor revendicărilor, greva din perioada 22 aprilie — 13 mai 1913, din Brăila a avut o mare însemnatate. Ea a constituit o școală politică pentru toți muncitorii brăileni. În timpul luptei greviste, muncitorii au înțeles că trebuie să fie uniți. Greva începută de docheri a cuprins apoi pe muncitorii întregului port: hamali, căruțași, lopătari etc. și pe muncitorii tuturor fabricilor din oraș: tâmplari, croitori, cizmari etc.

Greva docherilor s-a transformat astfel, într-o grevă generală, dovedind că principala cauză a mișcării a fost agravarea condițiilor de muncă și viață ale lucrătorilor. În afară de revendicări economice, muncitorii au luptat pentru revendicări de ordin politic, folosind ca forme de luptă întrunirile, mitingurile, manifestații atât în Brăila, cât și în alte porturi ale țării.

Greva a mai contribuit la radicalizarea maselor muncitorești care s-au ridicat la luptă nu numai împotriva patronilor de elevatoare, dar și a statului burghez. Întreruperea lucrului a provocat enorme pagube comerțului și navigației, paralizând activitatea tuturor porturilor. Gazeta „Tribuna transporturilor” arăta că „această luptă unică în felul ei... a zguduit din temelii orașul Brăila”⁴³.

În fruntea grevei au fost socialiștii de stînga, membrii P.S.D., care activau în Brăila, și ai Uniunii sindicatelor din transporturi, ca Ștefan Gheorghiu, Nicu Marinescu, Ion Dumitrescu (Bătrînu), Ion Voinea și alții. Lupta muncitorilor din Brăila a îmbogățit tradițiile luptei revoluționare a clasei muncitoare din țara noastră pentru libertate și dreptate socială.

⁴² „Lupta zilnică”, nr. 139 din 18 octombrie 1914.

⁴³ „Tribuna transporturilor”, nr. 4 din 1 iunie 1913.