

*Florin Daniel MIHAI\**

**REFACEREA UNITĂȚII POLITICE SOCIALISTE ȘI EFECTELE  
LOCALE ALE ACESTEIA.  
GREVA DOCHERILOR GĂLĂȚENI DIN 1911**

**The Restoration of Socialist Political Unity and its Local Effects. The 1911 Docks  
Workers' Strike in Galatz**

**Abstract:** The paper looks upon the early history of the Romanian Socialist movement, its 1899 rupture and its 1910 restoration. The importance of the city-port of Galatz in the socialist political recovery, as well as the immediate effects that the Social-Democrat Party's reestablishment had on the local harbour life have likewise been analysed. The Romanian Socialist movement was a rallying to European realities. In a time of massive industrialisation for the `old continent`, new political manifestations accompany the new realities. As much, Socialism comes out as a response to Liberalism. Based on the ideas of Karl Marx and Friedrich Engels, Socialism was a political current that also emerged in the Old Kingdom of Romania, with Constantin Dobrogeanu-Gherea being the main partisan of local socialist ideas. Workers` needs for political representation and the ideas of scientific Socialism materialised after the Congress held between March 31<sup>st</sup> and April 3<sup>rd</sup> 1893, when the Romanian Social-Democratic Workers' Party was created – the first Romanian party founded upon Socialist ideology. It will function until 1899, when it dissolves after having its foundation shaken by `the Generous Betrayal`. The Socialist movement itself will continue within clubs and circles across the country, as well as through syndicate activity. The second existence of a Romanian Socialist party or, better said, the resettlement of the old one, was directly linked to the city-port of Galatz. There were two important events that led up to this: the Union conference in 1906 which concluded the systematisation of the Union movement and the establishment of a General Commission of Syndicates in Romania (C.G.S.R) and the conference between June 29<sup>th</sup>–July 1<sup>st</sup> 1907 which decided the centralisation of Socialist circles and the founding of the Romanian Socialist Union, the forerunner for the

---

\* Universitatea „Dunărea de Jos” Galați, e-mail: m.mihaiFlorindaniel@gmail.com

Social-Democratic Party. These two major events, both held in Galatz, proved to be decisive in the Movement`s history, seeing as the Social-Democratic Party emerged as a unit in January 31<sup>st</sup>–February 2<sup>nd</sup> 1910. In what concerns the immediate effects that the 1910 political rearrangement had for the city-port, we will see a dock workers` strike on June 22<sup>nd</sup> 1911 in which syndicates were directly involved, especially the ` Lumber Syndicate from the Galatz Docks.

**Keywords:** Socialist movement, RSDWP, Galatz city-port, K. Marx, Fr. Engels, workers` strikes, General Commission of Syndicates in Romania.

\*

Mișcarea socialistă din România își are originile, ca și celelalte mișcări din alte țări, în teoriile enunțate de Karl Marx și Friederich Engels. În România, specialistul care a preluat aceste idei și le-a adaptat nevoilor societății românești a fost Constantin Dobrogeanu Gherea care publica lucrările *Ce vor socialiștii români: Expunerea socialismului științific* – 1886 și *Neiobăgia* – 1910.

Infiltrarea unor astfel de idei în ținuturile românești a dus la „educarea” muncitorilor și la sădirea „sămânței de revoltă” împotriva patronilor. Apar așadar organizații muncitorești dar și sindicate și uniuni sindicale ca foruri reprezentative ale muncitorimii. Peste tot în Vechiul Regat apar cercuri socialiste și cluburi ale muncitorilor: la București, Galați (26 decembrie 1891), Brăila, Ploiești, Craiova, Iași, Giurgiu etc. Toate aceste cercuri și cluburi socialiste se vor unifica și vor conduce la crearea, în urma Congresului din 31 martie - 3 aprilie 1893, a Partidului Social Democrat Muncitoresc Român. Activitatea partidului va fi tulburată în 1899 de trădarea „grupului generoșilor”, care în 1899 va duce la desființarea sa.<sup>1</sup>

### **Reconstituirea Partidului Social-Democrat din România – 1910**

O primă etapă în procesul de refacere a unității socialiste din România se leagă de orașul-port Galați. O serie de greve ale muncitorilor de la fabrica „Goetz” ori ale celor de la tramvaie ș.a. va conduce la instaurarea unei greve generale<sup>2</sup> ce va paraliza economia locală dar și lucrul în port. Cu această grevă vor solidariza numeroase sindicate și organizații socialiste din toată țara, arătându-și suportul față de muncitorii gălățeni în presa socialistă locală sau națională. Fără a fi îndemnați de cercurile socialiste locale sau de sindicatele reprezentative, muncitorii din diverse domenii au hotărât întreruperea lucrului și instaurarea grevei generale.<sup>3</sup> Instaurarea grevei generale a dus repede la escaladarea conflictului. Au fost mobilizate

<sup>1</sup> Morărașu 1971: 2.

<sup>2</sup> Bîrdeanu 1978: 142.

<sup>3</sup> Bîrdeanu 1978: 142.

importante forțe ale poliției și jandarmeriei care să disperseze greviștii și să înlăture „elementele sindicaliste”, Ministerul Muncii trimitea o comisie care să arbitreze eventualele negocieri de încetare a grevei, iar prefectul I. C. Atanasiu (fost fondator al socialismului gălățean care a făcut parte din „grupul generoșilor”) emitea o ordonanță prin care interzicea dreptul la întrunire și libera circulație a muncitorilor în grupuri pe străzi.<sup>4</sup> Încheierea grevei a survenit în urma stăruinței muncitorilor în doleanțele lor, care au trebuit a fi acceptate de către prefect pentru a pune capăt ostilităților.

Această grevă generală de la Galați va determina organizarea unei conferințe naționale în oraș la care să participe reprezentanți ai tuturor cercurilor și cluburilor socialiste din țară, dar și ai sindicatelor și uniunilor sindicale. Din acest punct de vedere, Galațiul a avut reprezentanți a 16 organizații: Sindicatul muncitorilor portuari, secția chereștea, Sindicatul muncitorilor de la docurile plutitoare, Sindicatul pescărilor din port, Sindicatul căruțașilor, Sindicatul muncitorilor de la agenții, secțiile cereale și manufactură etc. Conferința s-a ținut între 29 iunie și 1 iulie 1907, iar principala problemă discutată a fost reorganizarea politică a partidului socialist.<sup>5</sup> Cea mai importantă hotărâre în urma conferinței a reprezentat-o centralizarea cercurilor socialiste și înființarea Uniunii Socialiste din România, care a reprezentat liantul perfect pentru înființarea, în 1910, a Partidului Social-Democrat.

Un alt fapt care a întărit dorința socialiștilor de reprezentare a fost votarea legii împotriva sindicatelor din instituțiile și întreprinderile de stat, din decembrie 1909.<sup>6</sup> Profitând de acest lucru, socialiștii au orchestrat numeroase acțiuni de protest și au reiterat ideea refacerii unității politice. Astfel, sub conducerea lui I. C. Frimu, Christian Racovski, D. Marinescu, Al. Oprescu ș.a. va avea loc un congres de reconstituire între 31 ianuarie și 2 februarie 1910. Dorința socialiștilor se va îndeplini, în urma acestei adunări luând ființă Partidul Social-Democrat, președinte fiind ales I. C. Frimu.<sup>7</sup> Membrii Partidului Social-Democrat subliniau legătura directă cu vechea mișcare socialistă, PSD fiind moștenitorul tradiției socialiste din România astfel: *”(...)pe lângă adevărurile socialismului științific, tradițiunile și întreaga literatură socialistă de treizeci de ani încoace.”*<sup>8</sup>

Înființarea Partidului Social-Democrat va aduce un suflu nou în acțiunile de reprezentare a intereselor muncitorești. Totodată, acțiunile de protest ale muncitorilor vor căpăta avânt, sindicatele fiind mult mai implicate în cadrul

---

<sup>4</sup> Bîrdeanu 1978: 141.

<sup>5</sup> Copoiu 1966: 89-90.

<sup>6</sup> Morărașcu 1971: 5.

<sup>7</sup> Căpreanu 1983: 74.

<sup>8</sup> Copoiu 1966: 89.

acestora, negocierile fiind mult mai dure iar nivelul de reprezentare al muncitorilor mult mai bun. Trebuie spus că mișcarea sindicală, fiind la început, a profitat de pe urma conferințelor susținute în vederea refacerii unității socialiste deoarece în cadrul acestora se puteau dezbate și subiecte pe tema statutelor sindicatelor, se putea face circulația ideilor cu privire la abordarea negocierilor dintre muncitori și antreprenori precum și alte noțiuni organizatorice. De altfel, în această perioadă de refacere a PSD a avut loc, în august 1906, o conferință sindicală în cadrul căreia s-a stabilit centralizarea organizatorică a mișcării sindicale și înființarea Comisiei Generale a Sindicatelor din România (C.G.S.R).<sup>9</sup>

### **Efectele locale ale înființării PSD. Greva docherilor gălățeni din 1911**

La 21 iunie 1911, printr-un act transmis Inspectoratului General al Navigației și Porturilor se anunța greva docherilor din portul Galați: „Lucrătorii de cherestele [din] docurile Galați s[-]au pus în grevă (...) Lucrătorii sindicalizați refuză lucrul cerând urcarea prețului [la] 8 lei ziua.”<sup>10</sup> Direcția Docurilor din Galați cerea ca măsură de urgență înlocuirea muncitorilor intrați în grevă cu soldați: „Rog interveniți [la] Ministerul Războiului, la caz de nevoie să dea ordin garnizoanei a ne da trupe pentru lucru, plătindu-le ziua ca la muncitori.”<sup>11</sup>

Văzând greutățile repurtate de lipsa muncitorilor, antreprenorii din porturi se pun la masa negocierilor cu muncitorii „sindicalizați”. Astfel, la 2 iulie 1911 se încheie un așa-zis „act de învoială” între aceștia. În urma acestuia, docherii vor obține anumite concesii ca stabilirea zilei de lucru. în funcție de anotimp, la 9-10 ore, chiar 8 ore de la 1 octombrie până la închiderea navigației.<sup>12</sup> De asemenea, aceștia au obținut repaos duminical, iar în cazul în care era nevoie de mâini de lucru duminica sau în zilele de sărbătoare legală, cu autorizație de la căpitănia portului, se făcea o plată suplimentară de 1 leu/zi pentru ziua respectivă de lucru. În ceea ce privește plata zilei de muncă, muncitorii greviști cereau 8 lei/zi, obținând însă un alt nivel de plată (pe categorii), ajungându-se să se plătească pentru „cărători” între 5,5 lei și 6,5 lei iar pentru stivuitori, ridicători, vincieri sau cei de la comandă între 6 și 7 lei. De asemenea, se stabilea și plata orelor suplimentare în cazul ridicării sau stricării unor schele astfel: pentru ridicarea unor schele mari – 10 lei, pentru una mică – 7 lei; pentru stricarea unei schele mari – 7 lei, pentru una mică – 5 lei.<sup>13</sup> Un alt lucru stipulat era acela ca munca din cadrul docurilor să fie desfășurată doar de

<sup>9</sup> Morărașcu 1971: 3

<sup>10</sup> Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați (notată în continuare DJANG), fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor, dosar 6/1911, f. 3, față.

<sup>11</sup> DJANG 6/1911: f. 3, față.

<sup>12</sup> DJANG 6/1911: f. 9, verso.

<sup>13</sup> DJANG 6/1911: f. 9, verso, f. 10, față.

muncitorii care dețineau „carnete individuale și permise de lucru eliberate de căpitanie”.<sup>14</sup> Doar la nevoie se putea suplimenta numărul de muncitori cu alți muncitori din alte zone, dar doar cu autorizație eliberată de căpitania portului. Un fapt inedit prevăzut de actul de învoială era înființarea în cadrul căpitaniei portului a unei secții „de reclamațiuni” și implicit împuternicirea căpitaniei ca for de aplicare și executare a actului de învoială. Actul trebuia să intre în vigoare la 4 iulie 1911, însă vor exista întârzieri pricinuite de nesemnarea actului de către antreprenori, stabilindu-se o dată ulterioară de 10 iulie, dar nici de data aceasta actul nu va fi semnat.<sup>15</sup> La 12 iulie 1911 situația se precipită, Inspectoratul General al Navigației și Porturilor anunțând că exportatorii de cherestea refuză semnarea actului de învoială.<sup>16</sup> De altfel, a doua zi, exportatorii de cherestea vor înainta căpitaniei portului o petiție în care se plâng asupra condițiilor din actul de învoială, acuzând că acesta ar conține „numai îndatoriri impuse nouă” și că ei, exportatorii de cherestea, nu ar avea nici o garanție că lucrătorii își vor respecta angajamentul luat.<sup>17</sup> Exportatorii acuzau muncitorii de acte de samavolnicie: „(...) îndepărtează de la lucru pe cei nesindicaliști” ori opresc lucrul după bunul plac.<sup>18</sup> Exportatorii vor încerca reducerea prețurilor zilei de muncă stabilite în actul de învoială și, de asemenea, doreau inserarea unei clauze ca, dacă muncitorii nu respectă articolele învoielii și mai opresc lucrul după bunul plac, actul de învoială să devină nul. Astfel, exportatorii doreau să capete o formă de control major asupra muncitorilor și, în genere, reducerea puterii sindicatelor din port. Fără o formă de a sancționa abuzurile patronilor, muncitorii rămâneau, practic, expuși acestora.

Pentru a rezolva situația, contraamiralul Barbieri, inspector general al porturilor și navigațiunii, va trimite invitații la negocieri principalilor exportatori de cherestea din port: fraților Groedel, casei Dinerman & Fii, lui Gustav Eiehler, Societății Centrale Bucovina, Societății Union, fraților Rosenberg și casei Hoffman. În urma acestei întruniri va fi semnat actul de învoială (vezi Anexa 1), fără mari modificări față de cel din 2 iulie, de către cei mai sus amintiți dar și de către membrii Sindicatului de cherestele din docurile Galați, delegați ai muncitorilor: Ion Crăescu, Marin Dumitru, Dumitru Stoenescu, C. G. Pascu, I. Furnică, Ciurea Vanea și M. Dragoș.<sup>19</sup> Această „învoială” a avut parte de mandatarea de către ministrul Comerțului și Industriei, D. Nenițescu, a unui arbitru în aplanarea grevei și anume directorul Comerțului din cadrul ministerului Gheorghe I. Juvara. Forma finală a

---

<sup>14</sup> DJANG 6/1911: f. 10, față.

<sup>15</sup> DJANG 6/1911: f. 16, față.

<sup>16</sup> DJANG 6/1911: f. 19, față.

<sup>17</sup> DJANG 6/1911: f. 20, față.

<sup>18</sup> DJANG 6/1911: f. 20, față.

<sup>19</sup> DJANG 6/1911: f. 31, verso.

actului de învoială avea o valabilitate de la data de 10 iulie 1911 până pe 31 decembrie 1912. Fapte de abatere majore de la prevederile actului, în perioada amintită, nu au existat. Totuși, este înregistrată o plângere a Sindicatului de cherestele din docurile Galați, înaintată căpitaniei portului la data de 19 septembrie 1911. În aceasta era acuzat vătaful casei Hoffman, Lazăr Balinberg, că ar fi angajat oameni cu ziua la încărcarea vasului austro-ungar „Kalet”, încălcând prevederile actului de învoială cu privire la desființarea chematului la „lucru cu acord”.

### **Concluzii**

Greva docherilor gălățeni din 1911 se leagă de eforturile sindicaliste de implicare activă în ușurarea condițiilor de muncă pentru muncitori precum și pentru câștigarea unui trai mai bun. Refacerea politică a mișcării socialiste influențează desfășurarea unor astfel de evenimente, aceasta deoarece muncitorii capătă legitimitate și reprezentare la nivel înalt, politic. Totuși, grevele muncitorilor se nășteau de multe ori spontan și din reflex civic, nu reprezentau acțiuni politizate. Deși existau cercuri socialiste locale în cadrul cărora se țineau seminarii cu muncitorii și care erau dotate cu biblioteci pline de cărți de specialitate, astfel de greve aveau un caracter spontan și existau situații când surprindeau și reprezentanții locali ai socialismului și sindicatelor.

Organizațiile muncitorești și sindicatele au fost înființate de muncitori pe baza nevoilor proprii precum și pentru o mai bună organizare în lupta împotriva abuzurilor patronilor și a condițiilor vitrege de muncă. Avem un astfel de exemplu în lucrarea de față și anume Sindicatul cherestelelor din docurile Galați, care a reprezentat muncitorii în cadrul negocierilor cu exportatorii de cherestea și care a făcut „lobby” pe lângă căpitania portului pentru respectarea prevederilor actului de învoială.

Din punct de vedere social, greva din 1911 a reprezentat pentru muncitori recunoașterea și respectarea statutului de docheri, angajați cu carnete individuale și permise de muncă emise de către căpitania portului și interzicerea „lucrului cu acord” (cu ziua), reducerea zilei de muncă la 9-10 ore, în funcție de anotimp (8 ore de la 1 octombrie până la încheierea navigației), plata orelor suplimentare precum și plata în plus în zilele de duminică și în zilele de sărbătoare legală (1 leu în plus/zi), mărirea plății pe ziua de lucru ș.a. Aceste „câștiguri” ale greviștilor veneau, practic, în ajutorul lor pentru a câștiga un trai mai bun dar și pentru a putea face față fenomenului scumpirilor prețurilor de la început de secol XX.

## BIBLIOGRAFIE

### Material arhivistic

Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor (1911).

### Lucrări generale

Căpreanu, Ioan (1982). *Mișcarea muncitorească în luptele politice din România. Între anii 1900-1914*. Iași: Ed. Junimea.

Copoiu, Nicolae (1966). *Refacerea Partidului Social-Democrat (1900-1910)*. București: Ed. Științifică.

### Lucrări speciale

Bîrdeanu, Nicolae (1978). *Mișcarea muncitorească din porturile României (în a doua jumătate a secolului al XIX-lea și la începutul secolului al XX-lea)*. București: Ed. Politică.

Morărașu, Maricel (1971). Despre refacerea Partidului Social-Democrat din România (1900-1910), în *Danubius*, Galați, 5/1971, 199-205.

## ANEXE

### **Anexa 1. Actul de învoială (1911)**

*„Exportatorii de cherestele și muncitorii cu mâinile la cherestele din portul Galați*

*Între mai jos semnații exportatori de cherestele și delegați ai muncitorilor înscriși în registrele căpităniei portului, s'aîncheat prin intermediul căpităniei portului Galați, acest de față act de învoială pentru încărcarea și descărcarea cherestelelor:*

*Art 1. Următori vechiului uz al portului, plata încărcărilor și descărcărilor de cherestele, va fi făcută zilnic, imediat după terminarea lucrului și sub controlul căpităniei portului.*

*Art 2. Așa chematul lucru cu acord, se desfășurează.*

*Pentru cantitățile de cherestele mai mici de un vagon și în cazul când vaporul se găsește sub presiune, gata de plecare, pentru a nu se aduce întârziere și deci pagube vapoarelor, se poate lucra și cu acord spre a se termina asemenea cantități rămase de încărcat.*

*Căpitănia portului va hotărâ pentru fiecare specie în parte dacă este cazul a se aplica dispozițiunile acestui articol, fixând totodată și prețul ce urmează a se plăti pentru complectarea de încărcătură cu acord ce s'a învoit.*

*Art 3. Lucrul în port va fi plătit numai pe zile întregi sau jumătăți de zile, după împrejurări.*

*Art 4. Maximul de greutate ce se poate impune unui muncitor de a ridica și purta în spinare, se fixează la 45 de kilograme. Cu maximul de greutate însă, nu se va putea lucra decât cel mult două ore în timp de o jumătate de zi, cu alte cuvinte, purtarea maximului de greutate, va trebui să alterneze cu alte greutăți mai mici în timpul unei jumătăți de zi.*

*Art 5. În caz de ploae, intemperie, independentă de voința antreprenorilor sau muncitorilor, ce împiedică continuarea lucrului, plata muncitorilor va fi făcută în modul următor:*

*Dacă muncitorii au lucrat până la încetarea lucrului din cauza ploei, mai mult de una oră, li se va plăti prețul de lucru pe o jumătate de zi, în care timp, vor rămâne la adăpost la dispoziția antreprenorilor.*

*Dacă muncitorii au lucrat până la încetarea lucrului din cauza ploei, mai puțin de una oră, nu vor avea dreptul la nicio plată și vor fi liberi a se duce la locuințele lor.*



*Art. 6. Numărul orelor de lucru în port, după anotimp, se fixează după cum urmează:*

*Dela 1 Martie la 31 Martie inclusiv, nouă (9) ore.*

*Dela 1 Aprilie la 31 August inclusiv, zece (10) ore.*

*Dela 1 Septembrie la 30 Septembrie inclusiv, nouă (9) ore.*

*Dela 1 Octombrie la încheierea navigației, Opt (8) ore.*

*Orele de lucru în timpul anului de lucru, vor fi egalate atât dimineața cât și după amiază și vor fi întrerupte de repaosuri ce se vor hotărâ de căpitania portului după anotimpuri. Orele de lucru și repaosurile vor fi regulate de ridicarea și lăsarea bandierei portului din Docuri.*

*Orele de lucru în timpul nopții, vor fi de asemenea egalate înainte și după miezul nopții. Noaptea va fi socotită la opt (8) ore în tot timpul anului și va începe:*

*Înainte de miezul nopții dela 7 – 11.30 cu un repaos de 30 minute la 8 h.*

*După miezul nopții dela 1 – 5.*

*În timpul repaosului stabilit de căpitania portului, se desființează în mod absolut corvezile. Dacă vaporul necesită, în timpul repaosului muncii, mici corvezi, se vor angaja pentru efectuarea lor muncitori plătiți cu un leu ora, alții decât aceia cari se găsesc în repaos.*

*Art 7. Duminica și sărbătorile legale, când se va obține dela căpitanie autorizația de lucru, se va plăti un adaos de un leu peste prețul zilei de lucru.*

*Art 8. Noaptea se va plăti prețul de lucru al zilei urcat cu doi lei.*

*Art 9. Facerea unei schele mari, va fi plătită cu lei zece (10) și a unei schele mici cu șapte (7) lei.*

*Art 10. Stricarea unei schele mari, va fi plătită cu lei șapte (7) iar a unei schele mici cu lei cinci (5), când schelele sunt făcute și stricate în afara orelor de lucru.*

*Art 11. Prețul lucrului pe zi se fixează după cum urmează:*

*a) Pentru încărcările butucilor de stejar și traverselor normale, stivuitorii, ridicătorii, vincierii și cei dela comandă, lei șapte. Cărătorii lei șase și cincizeci.*

*b) Pentru încărcarea scândurilor ordinare, doage și frize ca la brad. Stivuitorii, ridicătorii, vincierii și cei dela comandă, lei șase. Cărătorii lei cinci și cincizeci.*

*c) Pentru descărcarea butucilor de stejar și traverselor din vagoni de 10 000 Kgr, lei 4 vagonul.*

*d) Pentru descărcarea scândurilor ordinare, doage și frize: Vagonul rămâne lei doi și cincizeci, străine trei lei făcute teanc.*

*Vagoane române lei trei, străine trei și cincizeci făcute quadrilat, considerând quadrilareadela cinci rânduri în sus.*

*Vagoane duble, române sau străine, făcute teanc sau quadrilat, prețul îndoit ca la vagoanele simple.*

*Prețul zilei de lucru este de lei cinci și cincizeci pentru cărători, șase lei pentru stivuitori.*

*Art 12. Nu vor putea lucra în port decât oamenii înscriși în registrele căpitaniei, prevăzuți cu carnete individuale și permise de lucru liberate de căpitanie. În caz de lipsă de oameni bine constatăată alți muncitori străini de port, nu vor putea fi angajați decât după ce vor fi întrebuițați toți oamenii de breaslă și în acest din urmă caz, numai cu autorizația căpitaniei portului.*

*Art 13. Exportatorii, nu vor putea scoate dela lucru, sub nici un motiv, oamenii angajați de dimineață, decât în cazul când nevoile lucrului va cere un număr mai mic de oameni. Pentru oamenii ce arată rea voință și nesupunere la lucru, producând nereguli, se va face cazul cunoscut căpitaniei portului care va hotărâși lua măsurile necesare.*

*Art 14. Atât exportatorii cât și muncitorii, sunt obligați cei dintâi a nu primi la lucru și cei din urmă a nu strica ordinea hotărâtă de căpitanie pentru lucru în fiecare zi, în vedere că prin rotațiune să ajungă să lucreze toți oamenii din port de pe lista oamenilor ce lucrează la cherețele.*

*Art 15. Neînțelegerile între muncitori și exportatori, vor fi aduse la cunoștința căpitaniei de port care va judeca asupra cazului.*

*Domnii antreprenori, în caz de neînțelegere, nu vor putea scoate din poștă oamenii înainte de a anunța căpitania care va decide.*

*Art 16. Diferențele născute din nerespectarea art. acestui act de învoială, vor fi tranșate de către căpitania portului, ale cărei hotărâri sunt obligatorii pentru ambele părți.*

*Art 17. Se înființează în mod permanent la căpitania portului Galați, un registru special numit „de reclamațiuni” în care muncitorii vor trece plângerile lor, în legătură cu executarea acestui act de învoială, propuind când vor crede de cuviință și martori pentru dovedirea acestor reclamațiuni. Căpitania portului va nota, în același registru, rezoluțiunea dată asupra fiecărei plângeri. Acest registru va fi supus săptămânal cunoștinței și vizei d-lui Inspector General al porturilor și navigațiunei.*

*Căpitania portului va încuviința ca controlul executării acestui act de învoială, să se poată face zilnic din partea muncitorilor și printr'un legat al lor. În acest scop, muncitorii vor propune căpitaniei o listă de 15 până la 30 delegați, cari fiind acceptați de căpitanie luându-li-se jurământul, vor îndeplini pe rând, unul pe fiecare zi, această sarcină.*

*Delegații vor trece în registrul special toate reclamațiunile ce adresează căpitaniei, chiar și pe acele verbale.*

*Art 18. Modificările aduse actului de învoială încheiat la 1 Aprilie 1910, între exportatori și delegații muncitorilor dela cherestelele din docurile Galați, și care a fost reînnoit astăzi două iulie 1911, s'a redactat de d-l Gh. I. Juvara, Directorul Comerțului din Ministerul Industriei și Comerțului, pe temeiul delegațiunei ce a primit dela d-l Ministru D. Nenișescu, care i'a dat această însărcinare în urma rugăminților muncitorilor printr'o delegație a lor, de a accepta cu mandat nelimitat să fie arbitru în aplanarea grevei declarată în ziua de 21 iulie a.c. de către muncitorii de cherestele la docurile Galați.*

*Acest act va fi semnat de exportatori cât și de delegații muncitorilor dela cherestele, prin intermediul căpităniei portului și va intra în vigoare dela 10 Iulie 1911 până la 31 Decemvrie 1912.*

*Mai jos sunt semnătarii actului de învoială în original: frații Groedel, casa Dinerman & Fii, Gustav Eiehler, Societatea Centrală Bucovina, Societatea Union, frații Rosenberg, Societatea Carpații și casa Hoffman, precum și delegații muncitorilor: Ion Crăescu, Marin Dumitru, Dumitru Stoenescu, C. G. Pascu, I. Furnică, Ciurea Vanea și M. Dragoș”.*

**Sursa:** Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor, dosar 6, filele 30-32.

