

J'ai été profondément touché de cette gracieuse attention du Comité que vous présidez, et je vous prie de lui transmettre mes vifs remerciements en lui renouvelant l'assurance de l'attachement que je garde à votre oeuvre et à votre Pays.

Veuillez agréer, Madame, mon hommage respectueux et reconnaissant.

ss. S. Pichon

Madame Lahovari
Présidente du Comité d'Assistance
à la Croix-Rouge Roumaine
114, Avenue des Champs-Élysées — Paris

Arh. St. București, fond Comitetul de Asistență al Crucii Roșii Române de la Paris, dosar 220/1918.

Traducere

Ministerul Afacerilor Externe
Cabinetul ministrului

Republica Franceză
Paris, 6 aprilie 1918

Doamnă,

Dumneavoastră ați binevoit să-mi oferiți în numele Comitetului de Asistență al Crucii Roșii Române, o plachetă destinată să perpetueze amintirea fraternității de arme a României și Franței. Am fost profund emoționat de această amabilă atenție a Comitetului pe care îl prezidați și vă rog să li transmiteți viile mele mulțumiri, reinnoindu-i asigurarea atașamentului pe care îl păstrează și țării dumneavoastră.

Primiți vă rog, Doamnă, omagiul meu respectuos și recunoscător.

ss. S. Pichon

Doamnei Lahovari
Președinta Comitetului de Asistență
al Crucii Roșii Române
114, Avenue des Champs-Élysées
Paris

Căpitănia portului Galați

VIORICA SOLOMON

Portul Galați se confundă, ca vechime, cu orașul Galați, despre a cărui început s-au emis mai multe ipoteze, dar nici una probată documentar. Cu privire la apariția Galațiului ca oraș și port, literatura istorică pune evenimentul, de cele mai multe ori, în legătură cu consecințele ocupării Chiliei și Cetății Albe de către turci în 1484¹. Prima mențiune documentară sigură despre orașul Galați, făcând abstracție de o serie de documente false sau îndoielnice, o constituie cea din *Chorographia Moldovei* a lui Georg Reicherstorffer, din 1541, ca și înscirerea făcută pe harta Moldovei întocmită de același autor².

Având în vedere legătura dintre apariția și dezvoltarea orașului și portului Galați, se poate presupune cu îndreptățire că, de la începuturile

¹ N. Ioiga, *Studii și documente cu privire la Istoria Românilor*, vol. XIII, București, 1909, p. 225, și Gh. N. Munteanu-Birlad, *Galați*, 1927, p. 27.

² *Călători străini despre Țările Române*, vol. I, București, Ed. științifică, 1968, p. 202,

sale, reglementarea activității în port constituia una din atribuțiile pircălabului de Galați, autoritatea locală care reprezenta domnia. Prima mențiune despre această atribuție a pircălabului de Galați datează din 1677 și aparține secretarului solului polonez Van Gninschi, care informa că acest dregător local era și comandantul portului ³.

În secolul al XVIII-lea, Pircălăbia de Galați se îngrijea și de asigurarea condițiilor de navigabilitate pentru corăbiile turcești pe Dunăre. „Trebunțele schelii” priveșc tot pe pircălabi, care cheltuiesc pentru ele importante sume de bani. ⁴ În aceeași perioadă, trebuie semnalat faptul că, pe linia conducerii portului Galați, o serie de atribuții le îndeplinea și serdarul otoman numit aici, funcție de altfel unică în Moldova acelei epoci. ⁵ Două firmane otomane din 1786 menționau prezența comandantului și serdarului turc din schelă ⁶. Unele însemnări de visterie dovedesc că, în anii 1805—1806, acest serdar, secretarul său și trei beccii, „oameni ce păzesc schele”, încasau lefuri considerabile ⁷. Pentru prima dată titlatura de „căpitan de schele”, subordonat Pircălăbiei de Galați, apare în anul 1832 ⁸. Regulamentul Organic prevedea ca toate mărfurile și călătorii sosiți în portul de la Dunăre al Moldovei să se afle sub controlul căpitanului Schelei Galați, care avea la dispoziție două caiace cu patru visle și șase cu două ⁹. Faptul că acest control se încredința căpitanului schelei Galați dovedește că instituția căpitaniei se afla sub autoritatea Ministerului din Lăuntru.

Un eveniment care a dat un puternic impuls dezvoltării pe multiple planuri a așezării a fost introducerea de către domnitorul Mihail Sturdza a regimului de porto-franco la Galați ¹⁰, oficializată prin hrisovul din 1 octombrie 1836 ¹¹. Pe baza acestui privilegiu, portul începe să fie construit și organizat după principii moderne, căpitania avînd obligația garantării liberei navigații pe Dunăre și constituînd autoritatea specială care supraveghea executarea măsurilor de poliție fluvială pe plan local.

În timpul domniei lui Alexandru Ioan Cuza, prin legea din 18 noiembrie 1863 ¹², se delimitează pentru prima dată atribuțiile căpitanilor de port și autoritatea de care depindeau.

În anul 1879, apare *Regulamentul* relativ la poliția porturilor și malurilor dunărene ale României ¹³, care lărgeste atribuțiile căpitanilor ce se exercitau în limitele porturilor, pe apă și pe uscat. În afara portului, raza de jurisdicție a unei căpitanii coincidea cu cea a biroului vamal aferent. Prin acest regulament, atribuțiile căpitaniei portului erau: aplicarea legii

³ P. P. Panaitescu, *Călători poloni în țările române*, București, 1930, p. 238.

⁴ Păltănea Paul, *Organizarea administrativă a orașului Galați pînă la Regulamentul Organic*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, Tom. XVII, 1980, Iași, p. 313.

⁵ *Ibidem*, p. 315.

⁶ M. Guboglu, *Catalogul documentelor turcești*, vol. I, București, 1960, p. 102.

⁷ Păltănea Paul, *Organizarea administrativă* . . . , p. 315.

⁸ *Ibidem*, p. 317.

⁹ *Regulamentul Organic*, Iași, 1837, Cap. VI, p. 2.

¹⁰ C. Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port-franc*, Edit. Acad. R. S. România, București, 1976.

¹¹ Arh. St. Galați, fond Primăria orașului Galați, dosar 1/1841—1845 f. 3—6; publ. în *Manualul administrativ al Principatului Moldovei*, vol. II, Iași, 1856, p. 583—588, și de N. Iorga, în *Contribuții la istoria modernă a Galaților*, Imprimeria Națională, București, 1932, p. 3—8.

¹² C. Hamangiu, *Codul General al României*, vol. II, 1856—1900, București, 1900, p. 414—444.

¹³ *Ibidem*, p. 616.

pentru stabilirea și perceperea taxei de cheiaj, precum și unele dispoziții din legea vămilor și legea monopolului tutunului; aplicarea legii timbrului și a altor legi și regulamente care aveau tangență cu activitatea acestora. nsărcinați cu efectuarea poliției porturilor dunărene, căpitani au fost, în 1879, subordonați Ministerului Afacerilor Străine, față de care aveau obligația de a raporta despre lucrările de ameliorare necesare porturilor, precum și în legătură cu orice eveniment care ar fi putut interesa navigația și siguranța statului. Despre aceasta din urmă era necesară și informarea Prefecturilor. Tot ei asigurau eliberarea permiselor de pescuit în șenalul Dunării, vegheau la măsurarea și cîntărirea mărfurilor indigene și străine, prin întrebuintarea noilor măsuri metrice, verificate și controlate ¹⁴.

La 1 mai 1883, pentru asigurarea supravegherii regulamentelor în materie de poliție și navigație, a fost legiferată organizarea unui Inspectorat General al Navigațiunii în cadrul Ministerului Afacerilor Străine, avînd ca obligații administrarea marinei comerciale, supravegherea navigației și a poliției fluviale maritime ¹⁵. Inspectoratul avea sediul la Galați și își exercita atribuțiile printr-o administrație centrală și una exterioară, aceasta din urmă fiind constituită din căpitaniile principalelor porturi ale țării: Turnu Severin, Giurgiu, Reni, Ismail, Sulina, Cetatea Albă și Constanța, fiecare dintre ele avînd în subordine căpităniile secundare, iar acestea, la rîndul lor, oficii de port. Prin această lege, căpităniile erau împărțite în clase, fixîndu-se și schema lor de organizare. Căpităniile de clasa I se compuneau din: căpitanul portului, dragomanul ajutor, un copist și 4 gardieni. În plus, Căpitănia portului Constanța avea și doi piloți. Căpităniile de clasa a II-a se compuneau din: căpitan, un ajutor copist și doi gardieni. Căpităniile de clasa a III-a erau conduse de comandanții militari ai punctelor respective. Deci, căpitănia exercita conducerea efectivă a portului, aflîndu-se în subordinea Inspectoratului de Navigație, instituție de conducere administrativă. Odată cu intrarea în vigoare a acestei legi, în funcție de subordonarea inspectoratului în cadrul diferitelor ministere, se va situa și instituția căpităniei.

Astfel, prin Legea de organizare a Flotei și Serviciului porturilor din 9 iunie 1886, căpităniile vor trece în subordinea Comandamentului Flotei din Ministerul de Război ¹⁶. În 1898, printr-un decret regal, Inspectoratul de Navigație, implicit și căpităniile, revin la Ministerul Afacerilor Străine ¹⁷. Această situație durează pînă în 1908, cînd, pe lângă Ministerul Lucrărilor Publice, se înființează Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, care aducea sub o singură administrație toate serviciile care interesau porturile și navigația, deci și Inspectoratul General al Navigației și Porturilor ¹⁸.

În anul 1920 se înființează Ministerul Comunicațiilor ¹⁹, la care va trece Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă cu toate serviciile din subordine, pînă la 29 iunie 1929, cînd va trece la Minis-

¹⁴ Arh. St. Galați, fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor, dosar 2/1879—1885, f. 105—106; 110; 112.

¹⁵ C. Hamangiu, *Codul* . . . vol. IV, 1861—1906, București, p. 339.

¹⁶ „Monitorul Oficial”, nr. 57 din 14 iunie 1886.

¹⁷ Arh. St. Galați, fond Căpitănia portului Galați, dosar 2/1898, f. 11.

¹⁸ „Monitorul Oficial”, nr. 280 din 9 martie 1908 și Arh. St. Galați, fond Căpitănia . . . , dosar 1/1908, f. 17.

¹⁹ „Monitorul Oficial”, nr. 57 din 15 iunie 1920.

terul Industriei și Comerțului ²⁰. De fapt, a fost o situație tranzitorie pînă la 1 ianuarie 1930, cînd Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă trece definitiv la acest minister și se reorganizează pe baze noi, transformîndu-se în Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă ²¹.

La 1 iulie 1934, Regia Autonomă era repartizată la Ministerul Lucrărilor Publice, sub denumirea de Administrația Centrală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, cu Inspectoratul General al Navigației și Porturilor în subordine, avînd în sarcina sa poliția porturilor și navigația pe Dunăre ²². Prin decretul de înființare și funcționare a Ministerului Aerului și Marinei din 13 noiembrie 1936, se creează Direcțiunea Marinei Comerciale, ce se compunea dintr-o administrație centrală și Inspectoratul General al Navigației și Porturilor, cu sediul la Galați ²³. La 3 octombrie 1938, o decizie ministerială stabilea că Direcțiunea Marinei Comerciale are ca servicii exterioare patru inspectorate, fiecare avînd în subordine un număr de căpităanii și oficii de port. Astfel, Inspectoratul III Regional de Navigație și Porturi Galați avea în subordinea sa șapte căpităanii de port, printre care și cea de la Galați, și șapte oficii de port.

Atribuțiile inspectoratelor regionale pentru Dunărea de Sus se completeau cu aplicarea Regulamentului de poliție și Navigație al Comisiei Internaționale a Dunării, iar pentru Dunărea de Jos cu punerea în aplicare a prevederilor Acordului de la Sinaia din 1938 ²⁴.

În urma noului raport juridic stabilit prin acest Acord între Comisia Europeană a Dunării și statul român, atribuțiile fostului Inspectorat de Navigație vor trece asupra Inspectoratului III Regional de Navigație și Porturi Galați, deci și asupra căpităaniilor porturilor de pe Dunărea maritimă. ²⁵

În 1940, Direcția Marinei Comerciale trece în subordinea Subsecretariatului de Stat al Marinei din cadrul Ministerului Apărării Naționale ²⁶. În 1945, cînd s-a trecut la reorganizarea marinei comerciale, s-a observat că serviciile porturilor activează după norme diferite, prezentînd unele diferențieri chiar între porturile de aceeași categorie ²⁷. Tot atunci Direcția Marinei Comerciale este mutată la Ministerul Comunicațiilor. În conformitate cu Decretul 30/1951 pentru înființarea, reorganizarea și desființarea unor ministere, toate căpităaniile de port trec în subordinea Direcțiunii Generale a Navigației Civile din cadrul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor. Prin această organizare, Căpitănia portului Galați depindea de Direcția Regională a Navigației Civile Galați ²⁸.

Cu toate transformările de ordin organizatoric prin care a trecut instituția căpităniei, mult timp schema de organizare a rămas neschimbată.

²⁰ *Ibidem*, nr. 169 din 2 august 1929.

²¹ „Buletinul Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă”, București, 1933–1934, p. 6.

²² „Monitorul Oficial”, nr. 184 din 11 august 1934.

²³ *Ibidem*, nr. 266 din 14 noiembrie 1936.

²⁴ Arh. St. Galați, fond Inspectoratul General de Navigație și Porturi Galați, dosar 37/1930, f. 4–5.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ „Monitorul Oficial”, nr. 243 din 17 octombrie 1940.

²⁷ Arh. St. Galați, fond Căpitănia portului Galați, dosar 37/1947, f. 57.

²⁸ *Ibidem*, dosar 29/1951, f. 186.

Abia în 1927 apare denumirea de agent de port clasa I, care înlocuiește denumirea de gardian șef, iar copiiștii și dragomanii devin impegați clasa I, II, III. În anul 1934 se introduce funcția de verificator, imediat superioară agentului de port. Prin schema de organizare din 1934 a Căpitaniei portului Galați²⁹ se specifică doar atribuțiile personalului fără a se menționa organizarea pe birouri sau servicii :

- căpitania portului urmărea respectarea prevederilor legilor de organizare, a Regulamentului poliției porturilor și a malurilor Dunării ;
- căpitanul de port clasa I ajutor funcționa ca înlocuitor al titularului și efectua controlul serviciilor ;
- ofițerul de port clasa I făcea cercetările civile în cadrul Tribunalului Maritim, verifica avariile, românizarea, înscrierea, măsurarea, rechiziționarea și recensământul vaselor ;
- ofițerul de port clasa a II-a se ocupa de mișcarea vaselor maritime, întocmirea statisticilor, eliberarea de diferite certificate ;
- ofițerul de port clasa a III-a supraveghea mișcarea vaselor fluviale și avea atribuții pe linie de personal (înscrierea și mutația marinarilor) ;
- verificatorul controla activitatea agenților din port și serviciul meteorologic ;
- agentul de port clasa I și a II-a ținea registratura și arhiva, efectua cercetări penale, înscria ambarcațiunile sub 10 tone, elibera rolurile de barcă și avea evidența personalului ;
- agentul de port clasa a III-a întocmea statele de salarii și statistica mișcării portului ; după rapoartele agenților înregistra diferite evenimente ;
- piloții conduceau vasele maritime și fluviale în raza portului.

În preajma izbucnirii celui de al doilea război mondial, odată cu militarizarea întreprinderilor³⁰, căpitanii au devenit șefii autorităților militare și civile din port³¹.

Din 1945, exercitarea atribuțiilor Căpitaniei portului Galați se efectua în cadrul unei complicate scheme organizatorice³², care avea în frunte un căpitan și pe ajutorul său, de aceștia depinzând în mod direct corpul piloților, parcul de vase și de mașini. Serviciul interior și Serviciul exterior coordonau toate celelalte activități.

Astfel, Serviciul interior era compus din secțiile secretariat și nave. Secția secretariat avea în subordinea sa birourile de registratură, casierie, muncitori, marinari, biroul MONT și rechiziții. Secția vase subordona birourile : mișcarea navelor mari, statistică, expertiză, evaluări, avarii și înmatricularea vaselor mici.

Serviciul exterior se compunea din secțiile : control teren, poliția navigației, porturi și secția juridică. Secția poliția navigației și porturi se compunea din biroul poliției navigației, instanțe judecătorești (Tribunalul Maritim), iar secția judiciară avea în subordine biroul executiv — proceduri și biroul judecăți, anchete penale, avarii.

²⁹ Ibidem, dosar 14/1934, f. 74.

³⁰ „Monitorul Oficial”, nr. 97 din 24 aprilie 1940 și nr. 57 din 17 martie 1941.

³¹ Arh. St. Galați, fond Căpitania portului Galați, dosar 31/1941, f. 1, 36 ; 17/1942, f.2 ; 18/1945, f. 346.

³² Ibidem, dosar 35/1946, f. 347.

Acest mod de organizare a căpităniei s-a păstrat cu unele mici modificări pînă în anul 1950 ³³.

Astăzi Căpitănia portului Galați este subordonată Inspectoratului Navigației Civile din cadrul Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor.

*

Fondul Căpitănia portului Galați existent la Filiala Arhivelor Statului Galați însumează 862 u.a. (16,20 m.l.) din perioada anilor 1884—1958. Fondul a fost preluat în două etape de la Căpitănia portului Galați: la 1 septembrie 1955 ³⁴ și, respectiv, la 11 septembrie 1962, cu inventare de preluare sumare, întocmite de creator.

Întregul fond a fost prelucrat (ordonat, inventariat, selecționat și cotate). Pentru perioada anilor 1884—1944, fondul este microfilmă și fișat tematic. Menționăm că, pentru anii 1885—1886, 1889—1890, 1900—1902, 1906—1907, 1910—1914, 1917—1918, dosarele lipsesc, iar pînă în anul 1923 sînt doar cîte 2—3 dosare pe an. Această situație se datorește faptului că în timpul celui de al doilea război mondial instituțiile portuare din Galați au avut de suferit pierderi în mobilier și arhivă ³⁵. O altă cauză a lipsei de continuitate este legată de atitudinea Căpităniei față de propria sa arhivă. Astfel, într-un raport al Căpităniei portului Galați către Direcțiunea Marinei Comerciale, se făcea propunerea vînzării arhivei căpităniei pe anii 1904—1916, pentru descongestionarea spațiului de depozitare ³⁶.

Principalele categorii de documente care alcătuiesc fondul arhivistic sînt:

- ordine, circulare, instrucțiuni ale diverselor ministere și direcții, ale Inspectoratului General de Navigație și Porturi Galați sau ale altor autorități;
- rapoarte ale căpităniilor de port, agenților de port sau ale navelor privind: avarii, coliziuni, puneri pe uscat de nave, situația portului și altele;
- situații statistice privind numărul navelor înscrise la Căpitănia portului Galați, numărul navelor intrate și ieșite în funcție de pavilion, cantitatea de mărfuri importate, exportate și felul lor;
- procese-verbale de anchetă a conflictelor de muncă dintre armatori și muncitorii din port, a diferendelor dintre firme, de constatare a unor delict de navigație, de alegere a delegaților muncitorilor pentru a le reprezenta interesele față de autorități;
- contracte colective de muncă între muncitori și case de comerț, agenții de vapoare, de înrolare a marinarilor pe nave românești sau străine;
- tabele cu personalul căpităniei portului, cu muncitorii portuari și marinarii îmbarcați, cu nave românești și străine înscrise la Căpitănia portului Galați, cu agențiile de vapoare din portul Galați ș.a.

³³ Ibidem, dosar 37/1947, f. 528; 28/1948, f. 138; 36/1950, f. 183

³⁴ Arh. St. Galați, dosarul fondului „Căpitănia portului Galați” f. 13.

³⁵ Arh. St. Galați, fond Căpitănia portului Galați, dosar 1/1944, f. 100, 28/1948, f. 112.

³⁶ Ibidem, dosar 14/1940, f. 148; 28/1948, f. 115.

- avize ale căpităniei portului, pentru navigatori ale Comisiei Europene a Dunării și ale diferitelor consulate, privind instalarea de faruri și geamanduri, caracteristicile lor, executarea diverselor lucrări portuare, zonele minate și de acces în apele diverselor mări ;
- cereri de înscriere a bărcilor și de eliberare a rolorilor de bancă pentru românizarea unor nave, pentru acordarea de ajutoare etc.

Oglindă a unei activități complexe, documentele ce compun fondul Căpităniei portului Galați sînt foarte variate atît ca genuri de acte, cît și în conținut. Prin caracterul său, fondul reflectă o multitudine de aspecte ale dezvoltării portului Galați, principiul port românesc dunărean.

Unele date se referă la delimitarea în spațiu a portului, care încă de la sfîrșitul secolului trecut se întindea de la gura Siretului pînă la gura Prutului, cuprinzînd portul propriu-zis, Bazinul Docurilor și Bazinul Nou ³⁷.

Alte documente relevă aspecte privind modul de acostare al vaselor comerciale și de pasageri, al plutei de seoseau de pe Siret, dificultățile întîmpinate la acostare din cauza insuficienței danelor sau mărimii vapoarelor ³⁸; dotarea portului cu instalații și utilaje; construirea cheiurilor, căii ferate portuare, a magaziiilor pentru mărfuri, a celor frigorifice pentru pescărie; înzestrarea cu macarale pentru ridicarea mărfurilor; ascensoarele hidraulice, pontoanele maritime și fluviale ³⁹.

Un alt grup important de documente se referă la activitatea societăților de navigație românești și străine, la drepturile de care se bucurau acestea. Reiese că la sfîrșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea societățile austriece erau cele mai puternice sub aspectul numărului navelor și capacității lor, precum și al numărului de pasageri transportați ⁴⁰.

Documentele statistice sînt o altă categorie bine reprezentată și reflectă mai ales numărul navelor înscrise în registrele căpităniei. Astfel, în anul 1904 erau înscrise 10 nave comerciale proprietatea statului și trei particulare, între 68—106 tone, în anul 1913 erau 93, din care 54 aparțineau S.A. Dunărea; numărul acestora crește de la an la an ajungînd în anul 1927 să fie înscrise 178 nave ⁴¹. Informațiile statistice se mai referă și la numărul navelor care frecventau portul Galați, la pavilionul, tonajul și capacitatea lor, la felul și calitatea mărfurilor importate și exportate. Documentele evidențiază că Galațiul era un centru de import al mărfurilor generale și de export pentru chereștea.

O importanță majoră o prezintă documentele referitoare la condițiile de muncă și viață ale muncitorilor portuari și ale marinarilor. Intensificarea operațiunilor comerciale a dus la creșterea numărului de muncitori, dar nu în măsura necesităților. Se foloseau atît muncitori permanenți, cît și muncitori flotanți sau zilieri, atunci cînd numărul celor permanenți nu satisfăcea nevoile portului. Insuficiența brațelor de muncă, ca și avantajele oferite de munca femeilor ⁴², plătite la tarife mult scăzute, au făcut ca uneori acestea să fie folosite la muncile cele mai grele.

³⁷ Ibidem, dosar 1/1847, f. 2; 1/1898, f. 14—19.

³⁸ Ibidem, dosar 2/1897, f. 97.

³⁹ Ibidem, dosar 2/1897, f. 4; 99; 12/1929, f. 19; 19/1945, f. 4; 34/1948, f. 3.

⁴⁰ Ibidem, dosar 1/1894, f. 45.

⁴¹ Ibidem, dosar 1/1904, f. 52, 55; 1/1913, f. 15—18; 11/1924—1927, f. 85—92.

⁴² Ibidem, dosar 1/1926, f. 3/1926 f. 375; 4/1926, f. 68; 16/1926, f. 93.

Organizarea muncitorilor portuari avea un specific propriu. Astfel, din documente se desprinde faptul că în portul Galați muncitorii erau organizați pe specialități : cerealiști, cărbunari, rujari și muncitori diverși, iar numărul lor în cadrul specialității, precum și cantitatea de marfă manipulată de fiecare muncitor, deci și câștigul lor, varia în funcție de conjunctura economică. Condițiile grele de muncă, plîngerile adresate căpitaniei pot constitui o temă de studiu legată de istoria mișcării sindicale. Lipsa mecanizării și a protecției muncii, a oricărei răspunderi din partea firmelor și a caselor de comerț pentru caz de accidente, ziua de muncă prelungită, nerespectarea repausului duminical, dar mai ales munca în aer liber pe timp nefavorabil și, cel mai mult, lipsa apei de băut au constituit cauzele unor acțiuni protestatare de amploare ⁴³.

Sînt numeroase conflictele colective de muncă, generate de cauze ca: modul de organizare a muncii, nerespectarea contractelor de muncă și retribuire. Printre atribuțiile sale, căpitania o avea și pe aceea de a fi arbitru în conflictele dintre muncitori și casele și firmele comerciale. Nu de puține ori căpitania recurgea și la ajutorul plutonului de grăniceri pentru menținerea ordinii ⁴⁴. Aplicarea legislației muncii în porturi, începînd din 1931 ⁴⁵ și pînă la 1940, cînd a fost suspendată, a constituit o metodă pentru rezolvarea acestei probleme, dar ea a dovedit multe carențe, în special privind procedura relativă la fixarea prețului muncii, a activității comisiilor de muncă în porturi, precum și în partea relativă la modul de conducere a muncitorilor.

Unul dintre cele mai importante aspecte pe care-l găsim evidențiat în documentele fondului este organizarea sindicală a muncitorilor portuari. Recunoscute ca persoane juridice, sindicatele muncitorilor portuari au desfășurat o activitate intensă, cel mai activ dovedindu-se Sindicatul „Bădălan” ⁴⁶. În problema șomajului, sindicatele au luptat pentru recunoașterea calității de salariat, acordarea ajutoarelor de șomaj și pentru muncitorii portuari. Situația s-a agravat în timpul crizei economice din 1929—1933, cînd cei rămași fără lucru din alte sectoare de activitate veneau în port, în speranța unui loc de muncă. Șomajul a continuat și după criză, din cauza reducerii exportului de cherestea prin portul Galați, în anul 1935 primind ajutoare de șomaj un număr de 308 muncitori portuari ⁴⁷.

Grevele au fost destul de numeroase și de ample, majoritatea avînd caracter economic. Una dintre cele mai importante a fost aceea a muncitorilor cherestegii, organizată de Sindicatul „Gloria”. A început la 25 aprilie 1937, prin denunțarea vechiului contract de muncă, și s-a terminat în iulie 1937, prin satisfacerea cererilor muncitorilor ⁴⁸.

Alte documente relevă probleme privitoare la navigație : avizarea navigatorilor de către căpitania portului, amplasarea unor faruri noi în afara apelor teritoriale și caracteristicile lor, modificarea semnalelor în

⁴³ Ibidem, dosar 9/1927, f. 354—358.

⁴⁴ Ibidem, dosar 3/1923, f. 200 ; 2/1924, f. 47, 139 ; 9/1927, f. 320, 335, 340—364 ; 8/1925, f. 40—42 ; 8/1930, f. 30—31.

⁴⁵ Ibidem, dosar 3/1931, f. 34—42 ; 12/1938, f. 165—172.

⁴⁶ Ibidem, dosar 2/1924, f. 785 ; 16/1926, f. 81.

⁴⁷ Ibidem, dosar 8/1929, f. 21 ; 31/1931, f. 48 ; 3/1934, f. 31.

⁴⁸ Ibidem, dosar 16/1926, f. 140 ; 8/1929, f. 52 ; 15/1934, f. 76 ; 3/1937, f. 609—619, 729—744.

Codul Internațional, executarea diferitelor lucrări în porturi, reducerea vitezei vaselor în raza portului, minarea zonelor navigabile în timpul războaielor balcanice și al primului război mondial, precum și desfășurarea unor evenimente internaționale⁴⁹. Avizarea navigatorilor se referea și la o serie de măsuri sanitare pentru prevenirea pătrunderii unor epidemii⁵⁰.

Datele semnalate în această succintă prezentare sînt doar cîteva din multitudinea celor cuprinse în arhiva Căpitaniei portului Galați, ce constituie neîndoios un larg teren de investigare pentru cercetătorul istoriei moderne românești.

⁴⁹ Ibidem, dosar 1/1891, f. 109; 1/1896, f-52-57; 2/1897, f. 5—129; 1/1898 f. 1—88; 1/1913, f. 5—114; 3/1941, f. 4—47.

⁵⁰ Ibidem, dosar 1/1908, f. 51; 1/1912, f. 79; 1/1913, f. 108.