

## EPISOADE DIN EPOCA ÎNCEPUTURILOR INDUSTRIEI MODERNE BUCUREȘTENE

În legătură cu înființarea întreprinderii comunale de la Colentina

de **MATEI IONESCU**

Inițiativa particulară, principalul impuls al începuturilor industriale, nu a răspuns mereu și pretutindeni celor mai stringente nevoi ale dezvoltării economice și social-politice. În principatele române și apoi în România, ea a avut după cum se știe nevoie de un mare stimulent și sprijin din partea puterii statale; aceasta a trebuit să înlăture cu multă greutate uriașele obstacole pe care le ridicau în calea industriei moderne, gravele consecințe ale înapoierii seculare și ale dominației străine.

Dar rolul statului sau al administrației municipalităților a trebuit să meargă mai departe. Fie pentru rațiuni de ordin politic, în cazul industriei militare și navale, fie din rațiuni de ordin pur economic, statul și comunele au avut la rîndul lor inițiativa directă pe tărîm industrial. Valabilă pentru restul țării, această constatare este cu atît mai evidentă în cazul istoriei economice a Bucureștilor. Însă alături de Arsenal, Manufactura de tutun, Pirotehnie, Atelierele C.F.R., uzinele comunale și celelalte întreprinderi îndeobște cunoscute, a mai luat ființă aproximativ în aceeași epocă, dar în condițiuni mult deosebite, o mare întreprindere, despre care s-a scris mai puțin.

Din materialele de arhivă am putut extrage anumite date, care ni se par cu atît mai interesante cu cît istoricul întreprinderii comunale de la Colentina, la care ne vom referi aici, cuprinde informații prețioase fie despre alte vechi unități industriale bucureștene, fie despre unele aspecte importante ale vieții economice în general.

Istoricul morii și brutăriei mecanice comunale de la Colentina începe de fapt îndată după Unire, atunci cînd vechea problemă a aprovizionării orașului cu pîine a fost reluată sub imperiul unor noi necesități asupra cărora nu mai e nevoie să stăruim. Chiar și numai perspectiva apropiată a oficializării Bucureștiului drept capitală a Principatelor Unite — cu toate consecințele ei demografice, sociale și

politice — impunea căutarea unor noi soluții și provoca, oricum, grave preocupări.

În această conjunctură nouă, poate fi explicată ampla expunere asupra problemelor aprovizionării cu pâine, cuprinsă în Jurnalul Consiliului Municipal al Bucureștilor, încheiat la 5 octombrie 1859<sup>1</sup>. Considerațiunile pe care le conține acest act au valoarea unei dezbateri de principiu asupra relațiilor dintre puterea administrativă și inițiativa particulară, asupra posibilității intervenției puterii administrative pentru îngrădirea jocului liber al prețurilor în condițiile capitalismului.

Însă totul pornește de fapt de la importanța sectorului economic aflat în discuție și se reduce numai la acest sector. Buna sau slaba aprovizionare cu pâine a populației, prețul și calitatea erau lucruri care, depășind prin însemnătatea lor social-politică, multe alte probleme ale vieții economice — impuneau chiar și conducerii administrative o poziție hotărâtă. Consiliul constată deci că, deși li s-a acordat brutarilor din Capitală un beneficiu de 2 parale la oca, ceea ce reprezintă un beneficiu total net de 10%, reprezentând la unii chiar 60 lei pe zi — aceștia se declarau nemulțumiți, cerind dublarea beneficiului. Dar Consiliul calculând în continuare, constata că întrucât capitalurile brutarilor sînt limitate, aprovizionarea cu făină se făcea lunar și chiar după declarațiile lor beneficiul era mai mare „căci acest beneficiu de 20% circulînd de 12 ori pe an, produce 240% afară de înlesnirile făcute de guvernămînt prin împrumuturi de bani fără dobîndă și prin aprovizionarea grîului trebuincios“. Cu toate acestea, arăta jurnalul, s-a plătit uneori pâinea în București „cu prețuri mult mai mari decît în țările ce-și fac aprovizionarea cu grîu din România“; de pildă, în vara anului 1858 — an cu recoltă bogată — costul pîinii fusese dublu față de prețul real.

Jurnalul evocă de asemenea hotărîrea guvernului de la 6 aprilie 1859 care lăsa prețul pîinii liber cu anumite „condițiuni salutarii“, care au fost însă încălcate de proprietarii brutăriilor, și califica drept „bizară“ argumentarea acestora bazată pe invocarea convenției (de la Paris — n.n.), care le asigură comerțul liber. Conduita acestora dovedind „o precalculație culpabilă de a se lăsa publicul în discreția lor“, Consiliul Municipal conchide că singura măsură posibilă este aceea de „a provoca o concurență de o altă natură“. Cum era concepută această concurență? Se dă informația interesantă că la un moment dat — în anii precedenți Unirii — era gata să se încheie un contract între o companie particulară și Municipalitate, care însă a eșuat din cauza că cea dintîi a pus drept condiție, monopolul (în text „de a lăsa îndestularea Capitalei în discreția unei companii“). Pe baza acestui precedent, Consiliul Municipal opinează că soluția ar consta în perfecționarea modului de fabricare a pîinii cu mijloace la nivelul tehnicii moderne și hotărăște „înființarea unei mori cu aburi și a unei brutării mecanice formate amîndouă după modelul celor din Franța“.

Între avantajele acestei înfăptuiri (îmbunătățirea calității, dirijarea prețurilor de către comună etc.) această întreprindere ar avea și avantajul de a împiedica lipsa de pâine, ce se ivea regulat iarna din cauza

<sup>1</sup> Arh. Stat. Buc. Primăria Buc., Dosar 142/1859, f. 2, 3, 9.

„înghețării morilor, ce se află pe Dîmbovița“. (Reiese astfel că în 1859, morile cu aburi mai vechi din București și în primul rînd moara Assan, nu aveau un rol prea mare în aprovizionarea brutarilor). Capitalul noii întreprinderi se ridica în total la 60.000 galbeni austriaci sau la circa 2.700.000 lei (cursul galbenului austriac în 1859 era aproximativ de 45 lei), împărțit în 6000 de acțiuni a 10 galbeni fiecare, din care Municipalitatea va lua 3000 de acțiuni din împrumutul acordat de Ministerul Finanțelor, casele publice 2000, iar restul de o mie de acțiuni puteau aparține cetățenilor români „și în caz de neajungere și pentru străini“.

Deci deocamdată o întreprindere mixtă : comunală, de stat și particulară. În viitor însă ea urma a deveni treptat o întreprindere particulară<sup>1</sup>; stabilind un beneficiu de 2 parale la oca „Municipalitatea dădea din acest beneficiu acționarilor 10% dobînda legală, 5% servea la amortizarea datoriei către Ministerul de Finanțe și casele publice, iar restul îi va rămîne ca fond de rezervă“.

Se hotăra trimiterea la Paris pe 6 luni pentru perfecționare a 10 din „cei mai inteligenți lucrători actuali dintre manipulatorii brutarilor“ și a unui număr de 10 ostași la Manutanța militară din Paris.

Două luni mai tirziu, o comisie a Municipalității București își depunea raportul asupra vizitei făcute la moara și fabrica de piine a lui Borghetti de la Brăila, considerată în vremea aceea ca foarte modern utilată<sup>2</sup>.

Crearea întreprinderii de la Colentina a întîmpinat însă mari dificultăți ; ea nu a început să producă făină și piine decît în al optulea deceniu. Pînă atunci, în jurul ei s-au purtat discuții în Consiliile comunale, în public și chiar în sălile tribunalelor. Aceste discuții și controverse nu ar prezenta o importanță deosebită dacă nu ar privi două aspecte ce ni se par demne de relevat. Unul din aceste aspecte ilustrează cu destule informații interesante împrejurările în care a luat sfîrșit și a fost lichidată prin faliment promițătoarea inițiativă industrială în domeniul metalurgiei ; fonderia de la Belvedere a lui Effingham Grant. Evocarea numelui întreprinderii metalurgice și a nenorocosului ei proprietar are strînsă legătură cu întreprinderea comunală, ce urma a se naște la Colentina, chiar și numai pentru faptul că aceasta din urmă a moștenit, la început cel puțin, o parte din utilajul celei dintii, iar Grant a fost primul ei antreprenor.

Un al doilea aspect mai important privește anumite episoade din perioada cînd întreprinderea a început să funcționeze și cînd Primăria a recurs la sistemul concesiunii. Și în prima și în cea de a doua perioadă chestiunea a înaintat greu.

---

<sup>1</sup> „Dacă însă cetățenii români vor subscrie pentru o sumă mare acum la creația asociației sau mai în urmă, cu asemenea sumă se va scădea subscripția caselor publice pînă la concurența sumei totale, subscrisă de dînsule și cererea de subscripții particulare trecînd peste această sumă se va începe atunci înstrăinarea acțiunilor Casei Municipale, pentru ca să poată deveni la un timp oarecare o întreprindere particulară“.

<sup>2</sup> Raportul conținea date interesante asupra procesului măcinșului, calității făinei, metodelor de fabricare a pîinii, a cuptoarelor „sistem mecanic aeroterm à la Roland“ etc. (Arh. St. Buc. Primăria Buc. dos. 142/1859, f. 12).

Primul pas important în încheierea hotărârilor din toamna lui 1859 a fost făcut abia după aproape 3 ani.

Printr-un concurs de împrejurări rămase nelămurite, cel care a devenit antreprenorul construcției și utilizării fabricii era Effingham Grant, personaj binecunoscut în istoria economică și politică a Țării Românești de la mijlocul veacului trecut<sup>1</sup>.

Sub firma „E. Grant et C-ie-Belvedere“, el a înființat turnătoria de lângă oraș<sup>2</sup>, care a funcționat pînă în anul 1865. Produsele acestei întreprinderi au figurat încă printre exponatele primei expoziții economice naționale organizată în mai 1865 la București, prin străduințele lui Ion Ionescu de la Brad și ale lui P. S. Aurelian<sup>3</sup>. Între aceste produse se afla „o moară folosibilă de acei ce au locomobile măcinînd 14—16 kile pe 24 ore, o moară mică portativă de 2 oameni, măcinînd o baniță pe oră“, o mașină de curățat porumbul, o mașină de tăiat lemne, „aflată de d. Wood inginerul fabricii și al fonderiei“, cu capacitate de 8—10 stînji pe zi folosind 2 oameni.

Aprecierea juriului expoziției față de produsele fabricii, concretizate de altfel și printr-o medalie de argint, era firește pozitivă. E. Grant primea medalia „pentru colecțiunea sa de mașini și mai ales“ pentru moara de mîină și cu vapor, pentru arbori bine forjați, pentru herăstrău de tăiat lemne și cu deosebire pentru inițiativa ce a luat de a înființa prima fonderie din țară și a răspîndi mulțime de mașini agricole străine<sup>4</sup>.

Deși piesele turnate în fonderia Stabilimentului Artileriei au fost considerate de juriu ca superioare celor executate la fonderia Belvedere<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Effingham Grant (1820—1892), englez, stabilit în Țara Românească a devenit în februarie 1848 reprezentant al societății de asigurări engleze „Globe“ (I. Cojocaru — *Documente privind economia Țării Românești*, vol. II, doc. Nr. 732, p. 939—942). În perioada revoluției de la 1848 și cea următoare a funcționat ca secretar al Consulatului britanic din București. A întreținut strînse legături cu unii revoluționari români ca E. Winterhalder, C. A. Rosetti, C. Negri, Grigore Joranu ș. a. (N. Bălcescu, *Opere*, IV. Ediție critică de G. Zane, Buc. 1964, p. 320, 459, 460, 544). În 1850 s-a căsătorit cu Zoe Racoviță, fiica lui Alexandru Racoviță și a Anei C. Goleșcu (G. Fotino, *Boierii Golești*, Buc. 1939, vol. II, p. 301). Între 2 februarie și 6 august 1857 a fost editorul ziarului bisăptămînal, politic și literar „Concordia“, al cărui redactor șef era Al. Kretzulescu (G. Fotino, *op. cit.*, cit și vol. IV, p. 206).

<sup>2</sup> Actul de proprietate asupra terenului datează din 5 februarie 1863, cînd frații Ștefan Nicolae, Radu și Alecu Goleșcu au vîndut moșia Bêlvedere lui Zoe Grant (Arh. St. Buc. Prim. Buc. dos. 85/1866 — Procesul Grant).

<sup>3</sup> Ion Ionescu, *Itinerariul Expozițiunii naționale de la Moșii de vite, de flori, de legumi de produse agricole și industriale*, Buc. 1865, „Expozițiunea națională din 1865 în București. Catalog oficial publicat de Ion Ionescu, p. 37; Matei Ionescu — *Evocări la centenarul primelor expoziții economice naționale. Despre activitatea expozițională a lui Ion Ionescu de la Brad* în „Revista Muzeelor“ nr. 2/1965, p. 137—140.

<sup>4</sup> Ion Ionescu, *Catalog de produsele României expuse la Moșii din 1865. Premiile date expozanților din 1865* — București.

<sup>5</sup> *Ibidem*, Matei Ionescu *op. cit.*, p. 138.

totuși sortimentul acesteia era diferit, fiind orientat înspre mașini agricole sau legate de producția agricolă, silvică și industria morăritului, fie produse fie importate de Grant<sup>1</sup>.

Așa dar, se pare că în 1862, când Municipalitya a încheiat contractul pentru crearea fabricii de la Colentina, Effingham Grant era omul cel mai indicat — prin preocupările sale economice și, cum adăuga, și prin legăturile sale politice — să devină antreprenorul construcției. E de reamintit că la epoca aceea, când resursele noului stat erau atât de reduse și cînd capitalurile străine erau încă foarte rezervate față de piața românească, acțiunea — în valoare de 2,7 milioane lei — reprezentă de fapt una din cele dintîi mari inițiative industriale ale statului<sup>2</sup>. După cum rezultă din acte, nevoia înființării fabricii era presantă. La 21 august 1862 Municipalitya îi comunică lui Grant intențiile ei, exprimîndu-și dorința ca moara să poată funcționa înainte de sfîrșitul anului; la 5 septembrie contractul se și încheiește<sup>3</sup>. Grant a plecat în Anglia pentru importul mașinilor.

În contract era prevăzută cumpărarea mașinilor pentru moara cu aburi și pentru brutăria mecanică, precum și angajarea unui inginer mecanic ca director și inspector pentru montarea și punerea lor în funcțiune. Acesta a fost găsit la firma Ransomes, în persoana inginerului Charles Wood, care, cum am văzut în publicațiile asupra expoziției din 1865, a funcționat între timp și ca inginer la fonderia de la Belvedere. El a făcut planul clădirii de la Colentina și 14 planuri ale mașinilor<sup>4</sup>. La 12 iulie 1863, Grant, înapoiat între timp, a anunțat sosirea mașinilor<sup>5</sup>.

Conform contractului, construcția clădirii cădea în sarcina Municipalitya, urmînd a fi executată după planurile date de antreprenor<sup>6</sup>. Această prevedere a contractului, care nu a fost executată de Municipalitya și apoi de Primărie, a generat nu numai un îndelungat proces, dar și tărăgănirea întregii afaceri mulți ani.

Acest interval, așazicînd mort, cuprinde însă momente interesante sub alte aspecte.

---

<sup>1</sup> Anterior reclamele dădeau și mai multe detalii asupra profilului întreprinderii, arătînd că stabilimentul de la Belvedere dispune de „vaste ateliere pentru construirea și repararea a tot felul de mașini agricole“, ferăstraie și mașini pentru lucrarea de cherestea și de lemnărie etc., dar că totodată aici se află de vînzare și „mai multe perechi de mori cu piatră franceze, mașini de vînturat, pluguri etc.“, precum și felurite unelte și bucăți de rezervă. (De pildă în „Anunțatorul general român“ Nr. 4/13 sept. 1864 și urm.).

<sup>2</sup> În anul 1862 nu s-a înființat în București nicio altă întreprindere particulară industrială mare („mare — în sensul legii de încurajare din 1887) — în afară de moara N. C. Olmazu (N. J. Poiano, *La Grande Industrie en Roumanie de 1866—1906*, Buc. 1906, p. 103). În ce privește industria de stat, Arsenalul va lua ființă în 1863 (*Ibidem*, p. 106).

<sup>3</sup> Arh. St. Buc. Prim. Buc. dos. 85/1866 — Hot. Trib. Civil Ilfov Sect. II — Nr. 87/1868.

<sup>4</sup> Arh. St. Buc. Prim. Buc. Dos. 221/1865, f. 2.

<sup>5</sup> Arh. St. Buc. Prim. Buc. dos. 86/1866. Hot. Trib. Civil Ilfov Sect. II Nr. 87/1868.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

Consiliul Comunal care a urmat celui ce încheiase tranzacția, a reluat discuțiile atît sub aspect practic cît și principial. În ședința de la 22 august 1864, Consiliul cade de acord cu continuarea acțiunii<sup>1</sup>. Acest acord s-a realizat însă în urma unei discuții aprinse provocată de opunerea inițială a consilierului Capuțineanu. El a sfîrșit prin a fi de acord numai pentru faptul că afacerea era deja inițiată și că se și cheltuiseră 15.000 galbeni. Argumentarea sa se baza nu numai pe mărirea sarcinilor financiare, ce urma să le suporte comuna, cît și pe convingerea că întreprinderea nu ar putea să facă o reală concurență morarilor și brutarilor particulari. În exemplificările sale, Capuțineanu dădea prețioasa informație, de interes mai general, că în toamna lui 1864 morile particularilor măcinau „în 24 ore peste 120 chile, mai mult adică decît trebuie pentru consumul de piine dintr-o zi în Capitală”<sup>2</sup>, fapt care probează o situație simțitor ameliorată față de cea constatată cu 5 ani mai înainte. Deși curînd după aceea, în septembrie 1864, Ministerul de Interne aproba continuarea lucrărilor, situația a rămas staționară.

În anul următor a survenit prăbușirea întreprinderii de la Belvedere, care a avut repercusiuni și asupra întreprinderii de care ne ocupăm. Lucrările s-au precipitat pare-se în săptămînile ce au urmat expoziției de la Moși, fiindcă la sfîrșitul lunii iulie 1865 inginerul Charles Wood era liber și la 24 ale lunii respective el accepta postul de sub-inginer al orașului București și de inginer și inspector pentru „moara și brutăria cu vapor” cu o leafă de 500 galbeni pe an<sup>3</sup>. Din corespondența purtată cu acest prilej rezultă că la data respectivă Sindicatul falimentului lucra la lichidarea întreprinderii „E. Grant et C-ie” de la Belvedere. Rezultă de asemenea că mașinile Municipality se aflau în incinta fonderiei. „O parte din mașinării fiind depuse la Belvedere — scria Wood — numai eu sînt în stare a alege dintre celelalte care sînt ale stabilimentului de fonderie de acolo și a le scăpa astfel din mîinile creditorilor Dlui Grant”<sup>4</sup>. Se pare că Wood a reușit să scoată de la Belvedere și să depună în magazia Municipality de la Colentina nu numai mașinile aduse pentru moară ci și utilaj al fonderiei (de pildă „44 coloane de tuci” — în valoare de 17.000 lei)<sup>5</sup>.

Ultimul episod din istoric fonderiei de la Belvedere s-a consumat în aprilie 1867, atunci cînd E. Grant a plătit cel din urmă vîrsămînt datorat creditorilor săi „în virtutea concordatului încheiat cu dîșii în 1865”<sup>6</sup>. El declara cu același prilej că „averea lui principală constă din datorii de 150.000 lei, ce are a încasa”<sup>7</sup>. Deși nu face precizări cu privire la natura acestor datorii neonorate de debitorii săi, se poate ușor

<sup>1</sup> Arh. Centrală SPC, Ședințele Consiliului comunal, 1864, f. 1—2.

<sup>2</sup> *Ibidem.*

<sup>3</sup> Arh. St. Buc. Prim. Buc. dos. 221/1865, f. 2.

<sup>4</sup> *Ibidem.*, f. 1.

<sup>5</sup> *Ibidem.*, dos. 85/1866.

<sup>6</sup> *Ibidem.* Concordatul, încheiat în iulie 1865, prevedea între altele renunțarea din partea creditorilor la 80% din drepturi, în schimb Grant se obligă a achita restul în curs de 18 luni.

<sup>7</sup> *Ibidem.*

presupune că ele au legătură directă cu sfârșitul nefericit al întreprinderii metalurgice de la Belvedere.

Falimentul din iulie 1865 a afectat simțitor și tranzacția cealaltă. Jurnalul 202 al Consiliului Comunal din 6 septembrie 1865,<sup>1</sup> cuprinde hotărâri grave asupra chestiunii „morii cu vapor și brutăriei mecanice ce s-a chibzuit a se înființa pe locul ce are comuna luat cu embatic din moșia Colentina, lângă magaziiile de rezervă ale orașului“.

În acest jurnal, sînt formulate acuzații, pretenții și hotărâri, care ulterior vor fi în parte contestate, dar din a căror expunere reies totuși câteva lucruri demne de reținut. Jurnalul expunînd mai întîi stadiul tranzacției sub aspect financiar, constata că fostele consilii ale Municipalității din anii 1862 — 1864 au acceptat plăți către contractant, înainte ca mașinile fabricii să fie aduse în întregime și puse în stare de funcționare și au înapoiat cauțiunea ipotecară depusă de Alexandru Golescu în contul lui Grant, astfel că nu a rămas nici o evidență a instalațiilor și nici o garanție de execuție ulterioară. Construirea clădirii care revenea Municipalității în valoare de 520.000 lei a fost dată prin contract tot lui Grant, căruia i s-a dat un prim avans de 104.000 lei — pe baza cauțiunii depuse de el constînd în ipotecarea moșiei lui Petre P. Peretz din Vlașca. Grant, neîncepînd construcția — probabil din cauza greutăților financiare ale fonderiei de la Belvedere — Peretz a anunțat că preia el antrepriza construcției, cerînd un avans de 52.000 lei. Dizolvarea Consiliului Comunal a oprit acțiunea în acest stadiu.

Poziția noului Consiliu Comunal, consemnată în jurnal, este fundamental deosebită de cea a administrațiilor precedente, ridicîndu-se în principiu împotriva ideii concurenței făcută de comună brutarilor cît și împotriva construcțiilor de la Colentina, opiniind sisterea afacerii ca nerentabilă, vînzarea mașinilor pentru recuperarea măcar a unei părți din cheltuieli, și trecerea inginerului Ch. Wood, recunoscut capabil și bun specialist, în serviciul exclusiv al Primăriei cu salariul prevăzut inițial. În privința sumei de 104.000 lei avansată lui E. Grant, se va cere Sindicatului falimentului acestuia să recunoască comunei dreptul de a fi desdăunată cu prioritate înaintea celorlalți creditori particulari.

A urmat un complicat proces, urmat de diferite pertractări, în urma căruia Grant a terminat, în 1872, plata datoriilor atît la primărie cît și la alți creditori<sup>2</sup>. Între timp, în 1868 s-a făcut un inventar al mașinilor și instalațiilor, al morii și manutanței comunale aflate în magaziiile comunei de la Colentina<sup>3</sup>.

Se pare că tot considerente de ordin politic, — perspectivele apropiate ale agravării crizei orientale — au fost acelea care au urnit și această problemă din loc.

<sup>1</sup> Arh. Centrală SPC. Condică pentru deciziunile Consiliului comunei București pe anul 1865, f. 121—124.

<sup>2</sup> Fazele procesului. Hotărîrea Tribunalului Civil Ilfov, pledoariile, compromisul dintre E. Grant și Primărie, sechestrul pe imobilul ipotecat de la Belvedere și ultimele etape ale afacerii, în dos. 85/1866 din Fondul Primăriei — București la Arh. St. Prim. București.

<sup>3</sup> Inventarul întocmit la 22 martie/5 aprilie 1868, cuprindea 329 de articole și aproape 4000 piese. (Arh. Centrală SPC Dos. 11/1868, Dir. Secretariat).

La 25 noiembrie 1874 G. Manu, primarul Capitalei, făcea cunoscută ținerea unei licitații la 28 ianuarie 1875 pentru închirierea pe 10 ani, începînd de la 1 februarie 1875, a fabricii de pîine de la Colentina, cu obligația pentru concesionar „de a face reparații“, spre a o pune în stare de a produce zilnic 20.000 bucăți pîine și jimblă. Pentru prima fază producția urma să fie de 5.000 bucăți zilnic, cu preț fixat lunar de Primărie. Cauțiunea definitivă era de 25.000 lei în efecte publice<sup>1</sup>.

În preajma războiului de independență, moara și brutăria mecanică au intrat în sfîrșit în funcțiune.

Sistemul folosit a fost, așa cum am văzut, nu exploatarea în regie proprie, ci prin concesionare unui particular.

Contractul, încheiat cu bancherul A. E. Zahender în perioada guvernării lui Lascăr Catargiu, a fost ulterior calificat ca „oneros“ de Consiliul comunal în darea de seamă pe intervalul 1 sept. 1877 — 1 septembrie 1878. Între altele se cita ca exemplu articolul 16 din contract care preciza că „în caz de reziliere a contractului, fie din orice motiv, chiar din culpa întreprinzătorului, obligă Primăria a-i plăti valoarea tuturor îmbunătățirilor făcute fabricii pînă la valoarea de 75.000 lei. Însă totodată, se arată că nu există un inventar de starea în care concesionarul preluase fabrica, situație aptă să genereze abuzuri din partea acestuia<sup>2</sup>. Conjunctura războiului, cînd concesionarul a avut contracte militare, a amînat rezolvarea litigiului pînă în 1878<sup>3</sup>.

La 25 august 1878 a fost încheiat între Primărie și A. E. Zahender un nou contract pe 10 ani cu o chirie de 8000 lei pe an cu obligația pentru întreprinzător de a fabrica zilnic cel puțin 5000 ocale pîine sau jimblă și să dispună oricînd de o cantitate de grîu sau făină necesară fabricării a 5000 ocale de pîine sau jimblă zilnic.

Contractul prevedea anumite amenzi pentru cazurile cînd concesionarul nu ar fi îndeplinit, în timp și cantitate, obligațiile de fabricație<sup>4</sup>.

În 1879, Consiliul comunal prezenta, în darea sa de seamă anuală, o situație mult ameliorată; constata că a trecut un an de cînd întreprinderea concesionată a reînceput a produce pentru consumul public atît din Capitală cît și din satele vecine; pîinea era de calitate bună, cu 5 bani mai ieftină decît la brutari și se vindea în gherete anume înființate în diferite puncte ale orașului<sup>5</sup>. Care era ponderea exactă a acestei întreprinderi în aprovizionarea cu pîine a Capitalei? Raportul era covîrșitor în favoarea producției particulare. În perioada 1 sept. 1879 — 1 sept. 1880 cei 74 brutari din București au produs 15.546.559 ocale produse de panificație (pîine, jimblă, pîine de lux, lipii, franzele, cornuri), iar manu-

<sup>1</sup> Arh. St. Buc. Prim. Buc. dos. 936/1874, f. 3, 32.

<sup>2</sup> Monitorul Primăriei București 1878, p. 615. Darea de seamă mai menționa existența unor datorii ale concesionarului către Primărie (15.000 lei chiria), neasigurarea contra incendiilor și mai cu seamă faptul că întreprinzătorul „începuse a se mulțumi numai cu produsul măcinatului“, deci a evita fabricarea pîinii.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> Arhiva Centrală SPC, Dos. 11, Dir. Secretariat, 1878.

<sup>5</sup> Monitorul Primăriei București, Buc. 1879, p. 710.



tanța comunală numai 627.040 ocale piine și jimplă<sup>1</sup>, deci abia 4% din producția totală<sup>2</sup>.

Pentru perioada următoare, 1 sept. 1880 — 1 ian. 1882, s-a recunoscut oficial că, exceptând 3 — 4 zile, producția zilnică a Manutanței Comunale n-a ajuns niciodată la 5.000 ocale și că, în conformitate cu contractul, i s-a aplicat concesionarului două amenzi — întâi 2 bani și apoi 5 bani — pentru fiecare oca de piine ce a fabricat mai puțin<sup>3</sup>. În primăvara anului 1881, când s-a produs o grevă a celor 87 de brutari din Capitală pentru obținerea de avantaje, Comuna a trebuit să recurgă nu numai la producția Manutanței ci și la cumpărarea de piine de la brutarii din Giurgiu și Ploiești pentru rezolvarea crizei de piine<sup>4</sup>.

În cursul anului 1882, producția Manutanței Comunale a sporit, fără să ajungă însă la cele 5000 ocale obligatorii<sup>5</sup>.

Așadar, administrația comunală a încercat, fără prea mult succes, în orice caz cu oarecare stăruință, să frîneze, prin intermediul întreprinderii sale, jocul liber al prețurilor la cel mai necesar articol de consum. Această încercare chiar și puțin reușită ar fi fost pozitivă și interesantă — măcar ca tendință și experiment în condițiile de atunci. Reiese însă că venitul înfim de numai 8000 lei, încasat de Primărie de la concesionar, nu s-a datorat lipsei de interes a altor amatori pentru concesiune, de vreme ce la licitație se oferise aproape 50.000 lei! Această informație, poate exagerată de pasiunea unui elector de talia lui Nicolae Fleva<sup>6</sup>, aruncă, oricum, lumini noi asupra întregii afaceri și arată că tranzacția a suferit puternica influență a moravurilor politice ale epocii.

Situația întreprinderii de la Colentina în ultimii ani ai secolului apare ca destul de bună sub raportul capacității. Potrivit datelor prezentate de B. G. Assan, România dispunea în 1895 de 98 mori perfecționate cu o capacitate de 180 3/4 vagoane zilnic, cu un capital vărsat de 15.875.000 lei, avînd o forță motrică de 8284 cai de aburi și 1665 cai de apă și folosind 2.083 lucrători. Locul ocupat de „Manutanța Comunală Colentina“ în rîndul întreprinderilor de morărit era de frunte. Ea avea, un capital vărsat de 350.000 lei, o forță motrică de 200 cai de aburi, folosea 37 lucrători și măcina zilnic 4 — 5 vagoane, făcînd parte dintre cele 10 mori cu peste 30 lucrători și cu capacitate zilnică de

<sup>1</sup> Monitorul Comunal al Primăriei București, 1880, p. 667.

<sup>2</sup> *Istoria orașului București*, vol. I, Buc. 1965, p. 341.

<sup>3</sup> Monitorul Comunal 1882, p. 189.

<sup>4</sup> *Istoria orașului București*, p. 341.

<sup>5</sup> Supliment la Monitorul Comunal, 1883, p. 8.

<sup>6</sup> N. Fleva. *Dare de seamă*, Buc. 1886, p. 51—52. În calitate de fost primar spunea adversarilor săi: „În loc de a urmări rezilierea contractului cu întreprinzătorii fabricii de la Colentina, care exploatează această fabrică cu prețul ridicol de 8.000 lei pe an; cînd la licitație eșise aproape 50.000 lei și fără a observa condițiile cu care s-au adjudecat așa de jos, nu puteam să fac ceea ce faceți voi astăzi, să-i las în pace pînă la expirarea contractului și cît credeți că puteam să iau de la dinșii?“.

<sup>7</sup> B. G. Assan, *Industria morăriei în România*, Buc., 1896. Tabloul morilor perfecționate de făină din Regatul României, p. 26—28.

4 — 10 vagoane<sup>1</sup>. Moara Primăricii avea în 1895 un trafic anual de 2000 vagoane<sup>2</sup>.

Situația ei ulterioară nu mai intră în obiectul acestei expuneri; cu certitudine stabilit e faptul că în 1906 ea nu mai figurează cu acest nume printre întreprinderile industriei mari<sup>3</sup>.

Dealtminteri ni s-au părut importante nu atât și nu numai rezultatele obținute de această întreprindere ca întreprindere în sine sau încercarea puțin reușită de a o preface într-un regulator al prețurilor. Mai important este că istoricul ei evocă pregnant ambianța dificultăților noastre începuturi industriale.

---

<sup>1</sup> B. G. Assan, *op. cit.*, p. 26.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 59.

<sup>3</sup> Printre cele 52 de mari întreprinderi de stat existente în 1906 nu se aflau decât 6 manutanțe militare (N. J. Paiano. *La grande industrie en Roumanie de 1866—1906*, Buc., 1906, p. 27).