

PREOCUPĂRI ALE CONSILIULUI MUNICIPAL DIN BUCUREȘTI PRIVIND MODERNIZAREA INDUSTRIEI MORĂRITULUI (1848—1900)

de AUREL DUȚU

Aprovizionarea orașului cu piine a fost o preocupare importantă a Consiliului Municipal, mai ales după anul 1848. Repetatele inundații ale Dîmboviței, înghețurile ca și debitul foarte scăzut în perioada de secetă, duceau adesea la stagnarea morilor ce se aflau pe malurile acestui rîu, lipsind populația orășenească de făină, „articol de întîia trebuință“. ¹⁾

În scopul îndeșulării „obsicii“ cu acest aliment au existat, încă din 1847, preocupări pentru introducerea morilor cu vapori. Astfel, printre cheltuielile casei Sfatului orășenesc pe anul 1847—1848 figurau 2.000 lei pentru a fi folosiți la cumpărarea mașinilor pentru o moară cu vapori. ²⁾

Consiliul Municipal raportînd greutățile existente Domnitorului pentru obținerea sumelor necesare, arată în aprilie 1847: „văzînd împiedicarea ce întîmpină măcinișul la morile după apa Dîmboviței pã vreme de iarnă cînd îngheață și pã vară cînd scade acest rîu care duce neajunsuri la îndeșularea capitalei la articolul de întîia trebuință a făinii și multe necuviințe asupra prețului ei, am cercetat prin toate chipurile ca să găsim mijloace pentru întîmpinarea acestei trebuințe privitoare la hrana obsicii.“ ³⁾

În cadrul acestor preocupări Consiliul Municipal s-a consultat cu Gilbert, mecanicul casei apelor. Ca urmare, acesta a întocmit și propus un proiect de moară cu vapori.

Mașinaria morii era prețuită cu galbeni 3675 urmînd a se instala în clădirea magaziiilor de rezervă făcută în bariera și avea „să tumbie în toate vremea atît pentru a pregăti rezerve trebuincioasă în făină, cît și pentru a măcina altă făină pe la brutării“. ⁵⁾ Marele Vornic Ale-

1) Arh. St. Buc., M.A.I. *Direcția Comunală*, dos. 1578/1848, f. 2.

2) *Istoria orașului București*, vol. I, Buc. 1965, p. 274.

3) Arh. St. Buc. *Dir. Comunală*, dos. 1578/1848, f. 2.

4) *Ibidem*.

5) Arh. St., Buc., M.A.I., *Dir. Comunală*, dos. 1578/1848, f. 2.

xandru Vilara încredințându-se de folosul ce-l dobindește orașul prin înființarea unei asemenea mori, este de părere în aprilie 1848 „a supune în lucrare clădirile, ... și să se plătească de Sfatul Orășenesc din București, ...și cu acest chip să se ia măsuri pentru înființarea morii chiar în acest an“. ⁶⁾

Evenimentele și frământările din lunile următoare ale anului 1848 n-au împiedicat Sfatul Orășenesc din București să se intereseze de construirea morii chiar în vremea de nesiguranță a revoluției din 1848. Aflăm aceasta dintr-o adresă de răspuns a Departamentului din Năuntru iscălită de N. Golescu ministru al acestui departament, în care se arată că galbenii intrați în posesiunile ministerului sînt scăzuți din datoria municipalității și nu pot fi restituiți, fiind întrebunțați la „moara ce era a se face și a cărui... lucrare nesupunîndu-se rămîne ca acești galbeni să se treacă în cheltuielile casei orașului.“ ⁷⁾ Problema înființării unor mori cu aburi în ocolul Capitalei prin care să poată scăpa populația de reaua calitate a pîinii și a prețului ei ridicat, pricinuite mai cu seamă de imperfecția morilor de apă, a pietrelor de rîșniță ale acestora, a fost reluată de Sfatul orășenesc după înfrîngerea revoluției. Domnia sprijină și ea ideea folosirii morilor și îmbunătățirea aprovizionărilor cu piine, deoarece criticile aduse sistemului existent se resfrîngeau asupra stăpînirii pe care „opinia o învinovățește în asemenea împrejurare de neîngrijire“. ⁸⁾ În 1849 Sfatul orășenesc a chibzuit să așeze aici vreo cîțiva brutari străini, care să-i concureze pe cei localnici. ⁹⁾ Măsura nu știm dacă s-a dus la îndeplinire, dar știm că sfatul a chibzuit în continuare cu dl. Gilbert „mecanicul bastimentului finținilor care au săvîrșit în Franța învățături speciale în această ramură de cunoștințe dovedindu-se aceasta din documentele și medalia de cinste ce au înfățișat Sfatului... cerindu-se de la pomenitul desenul bastimentului și al morilor precum și devizul său în copie, împreună cu o legendă talmăcitoare a figurilor din desen care arată într-un chip înverterat tot mecanismul acestei mori cum adică să lucreze griul din momentul care să varsă în jgheaburile însemnate în desen și pînă cînd prefăcîndu-se în fîină să aduce în stare de a intra în magazii“. În același document se arată că „așezarea acestei mori este, din pricina învecinătății apei și a prezenței magaziiilor Sfatului, după podul Beilicului“. ¹⁰⁾ Documentul mai amintește și de niște proprietăți ale sfatului, din prețul cărora se pot realiza aceste fonduri. În proiectul din urmă se amintesc însă și mașinile ce aveau să cuprindă moara: 12 perechi pietre răschitoare, două mașini cu aburi de apăsare și întdarsare la mijloc împreunînd o putere de 20 k.p. costînd 110.000 lei, mecanismul, adică toate obiectele ce pun în mișcare 12 perechi pietre răschitoare = 55.000 lei; obiectele care împing toate mecanismele de

⁶⁾ *Ibidem.*

⁷⁾ *Ibidem.* f. 27.

⁸⁾ Arh. St. Buc., *Dir. Comunală*, dos. 1858/1849, f. 1.

⁹⁾ *Ibidem.*

¹⁰⁾ Arh. St. Buc., *Dir. Comunală*, dos. 1858/1849, f. 1.

mergere = 11.000 lei; opt țilindri verticale pentru grâu = 26.400 lei, patru țilindri ciuruitoare care despart grăunțele; sfărământor care sfărământă grăul prefăcându-l în produs finit 1.100 lei și alte mașinării care se ridicau la suma totală de 265.300 lei¹¹⁾. Bănuim că lipsa de fonduri a făcut ca acestea să rămână doar proiecte; ne confirmă bănuiala aceasta și adresa Departamentului din Năuntru din 1848 către Înalțul Sfat Orășenesc al Capitalei în care se arată că „în pricina morii cu vapori ce s-a chibzuit a să înființa pentru îndestularea capitalei... Domnitorul a pus înaltă rezoluție: (Primit și împrumutarea se va face din casa pensiilor). Supunînd-o Înalțului Sfat ca pã temeiuł înaltei dezbaterei să facă cele de cuviință“. ¹²⁾

Tot în anul 1849 în Înalțul Sfat Adiministrativ extraordinar au loc dezbateri asupra cererii negustorului B. T. Fronin din Smirna, care cerea „a i se da loc să înființeze aici, în capitală, o moară cu vapori pentru măcinare de grâu și alte grăunțe; pe lingă dînsa și un cuptor pentru fabricarea de piine, pesmet, macaroane și alte obiecte de asemenea căutare.“ ¹³⁾

Negustorul din Smirna mai solicita și un împrumut (1500 galbeni împărătești) din casa municipalității. ¹⁴⁾ Deși Sfatul orășenesc a căutat loc acestui negustor, nici aceste propuneri n-au fost perfectate, avînd aceeași soartă cu aceea a logofătului Iancu Văcărescu, proprietarul morii de la Vitan, care propunerea Sfatului închirierea acesteia pe mai mulți ani în schimbul unei arende anuale de 400 galbeni, pe care Sfatul s-o transforme și s-o întrebuiințeze cum voințe. ¹⁵⁾

Despre această moară, același document arată că are și magazine încăpătoare de chile 600 și că ar fi de un mare folos întrebuiințindu-(să) atunci metoduł prin care să apere roțile de îngheț ca în alte locuri străine. ¹⁶⁾

În anul 1855, din înaltă poruncă secretariatul sfatului făcea cunoscut Departamentului din Năuntru că „în Franța se înlesnește foarte mult fabricarea piinii prin mașină de frămîntat, precizîndu-se că această mașină costă 1800 franci“ și invită (acest departament) să deschidă un credit la Paris ca să cumpere o asemenea mașină și să o trimită aici „fără zăbavă însoțită și de un meseriaș brutar care să scie a așeza cea moară și a manipula cu dînsa“. ¹⁸⁾

În aprilie 1856 Consiliul Adiministrativ ordinar al Principatului României pe temeiuł ofisului nr. 318 din 25 febr. 1856 aprobă lui Prosper Durand a întocmi, pe a sa cheltuială, o moară cu aburi și o brutărie mecanică înlăuntruł capitalei. ¹⁹⁾

11) *Ibidem*, f. 3.

12) *Ibidem*, dos. 1578/1848,, f. 1.

13) Arh. St. Buc., M.A.I. *Dir. Comunală*, dos. 177/1849, f. 2.

14) *Ibidem*.

15) Arh. St., Buc., *Dir. Comunală*, dos. 1858/1849, f. 8.

16) *Ibidem*, dos. 702/1855, f. 2.

17) *Ibidem*, dos. nr. 2146, f. 1.

18) *Ibidem*.

19) Arh. St., Buc., M.A.I., dos. nr. 2146, f. 1.

Guvernul se îndatora față de Prosper Durand, „să nu mai poată acorda în cursul acestui termen de (8 ani) la nimenea altul, dreptul de a întocmi în capitală vreo moară și brutărie mecanică în felul aceleia ce va înființa D. Durand și care ar putea înfățișa vreo analogie cu procedurile sale, ... Interdicția ce-și impune guvernul nu se va putea aplica și la moara de vapori a cărei înființare s-a și autorizat de mai înainte în acest oraș pentru public“. Este vorba de Moara Assan, care funcționa din 1853. Documentul arată în continuare că „nici să i se poată adăuga acesteia (Morii Assan) vreo brutărie mecanică, sub asemănare cu cea a antreprenorului“. ²⁰⁾

Tot în contractul încheiat de guvern cu D. Prosper Durand era inclus un articol în care „Corporația Brutarilor Capitalei va urma meseria lor în chipul fabricații pînă acum obișnuite, sau și cu orice alt chip nu însă cu mecanism sau altul ce s-ar reduce la dînsul“.

Într-un fel, contractul avantaja pe Dl. Durand, dezavantajînd corporația brutarilor.

Guvernul se mai obligă față de Durand să-i facă înlesniri și să-l protejeze în „cursul lucrărilor în tranacțiile ce va avea cu osebiți contractcii de materiale meseriași salaori și cu un cuvînt întru toate ca la un pămîntean“. ²¹⁾

Antreprenorul Prosper Durand se angaja față de guvernul românesc cu următoarele :

— „Să înființeze cu a sa cheltuială și în riscul său pe locul ce-l va fi cumpărat mai dinainte, o moară de vapori și o brutărie mecanică, însă numai în cuprinsul capitalei fără păzit prin bariere și în conformitate cu legile municipale reguloatoare construcțiilor și a celor de cuviință la clădirea unei fabrici.

— Moara... să aibă cel puțin 12 perechi pietre care vor măcina într-o zi de la 20 pînă la 25 mii ocale făină. Să fie volnic a mări această putere și peste 24 perechi pietre fără să aibă trebuință a da știre despre această autorităților locale.

— brutăria mecanică să producă spre consumația obștii pentru fiecare zi un minimum de 4000 oca franzele sau piine bună și alte 4000 oca jible sau piine obișnuită. Fabricația franzelei fiind slobodă și nesupusă la taxă. Dl. Durand va avea drept a întinde acea fabrică... după slobodă voință“ ²²⁾ În contractul ce se preconiza a se încheia se mai stabilește prețul jiblei, sau al făinii obișnuite destinate pentru îndestularea obștii, luîndu-se de bază greutatea grîului, prețul cu care se vinde la obor, cheltuiala măcinîșului, a panificației și altele, după orînduielile ce se aplicau și celorlalți brutari.

Moara și brutăria mecanică urmau „a să isprăvi cu desăvîrșire și în stare de a funcționa cel mult pînă la sfîrșitul lunii mai 1858... Dacă

²⁰⁾ Arh. St. Buc., M.A.I., dos. 2146, f. 3.

²¹⁾ *Ibidem.*

²²⁾ *Ibidem.*

²³⁾ Arh. St. Buc., M.A.I., dos. nr. 2146, f. 3.

tot așezământul nu va fi cu desăvîrșire isprăvit atunci privilegiul care s-a acordat D. Durand i se va retrage fără vre-un cuvînt sau reclamație din parte-(i)".²⁴⁾

Dar atît proiectul, cît și aprobarea dată antreprenorului Durand n-au intrat în vigoare, consiliul Municipal apelînd din nou la serviciile D-lui Gilbert, care în mai 1859, în călătoria în Apusul Europei (în Germania, Franța și Anglia) a cercetat progresul mecanismelor și organizațiunea stabilimentelor de mori, și brutărie de care voia a înființa și Consiliul municipal din București. În călătoria sa Gilbert a fost însoțit de Al. Orăscu, atît în calitate de tehnician, cît și în calitate de membru al Consiliului Municipal.

În raportul către Consiliul Municipal, aceștia dau o serie de amănunte privind fabricarea pîinii în Franța la diferite stabilimente mecanice, precizînd că : Se fabrică în trei forme, rotundă, lungăreață nepintecată și lungăreață spintecată ; pîine asemănătoare jîmblii noastre fără a fi lipită una de alta în cuptor de calitate superioară.²⁵⁾

La întoarcere, Gilbert a întocmit două devize, unul pentru o moară cu 16 perechi pietre, din care 8 mișcate cu o mașină cu aburî, iar celelalte 8 printr-o roată hidraulică și al doilea pentru o brutărie mecanică cu 8 frămîntătoare și 10 cuptoare, în care să se poată fabrica 2.500 ocale pîine pe oră sau 30.000 ocale pe zi.

Așa cum reiese din deviz, înființarea morii trebuia să coste 1.052.000 lei, iar brutăria 626.000 lei, deci în total 1.678.000 lei. Din calculele lui rezultă că moara va aduce un folos de 185.000 lei anual afară de folosul ce l-ar fi putut aduce brutăria. Consiliul municipal prevedea înființarea acestora „pe Dimbovița din susul capitalei acolo unde se află azi morile numite ale Vlădichii, proprietatea fostei mitropolii“. ²⁶⁾ În acest timp, febr. 1859, la Brăila funcționa un astfel de stabiliment de care începuse a se interesa și administrația bucureșteană. Astfel „Consiliul municipal al Capitalei București, în preocupările sale... dorind să cunoască și felul pîinei ce se fabrică cu mod mecanic în orașul Brăila, a adus întradins o pîine de acolo și voind a sci... dacă la manipulare nu se întrebunțează vre-un aluat chimic care introducîndu-l în compoziția pîinii ar fi vătămătoare consumatorilor“ ²⁷⁾

Deși unii membri ai Consiliului Municipal cu vederi înaintate ca Al. Orăscu, Petrache Poenaru, erau convinși de avantajele ce le-ar aduce înființarea unei „mori cu vaporî și a brutăriilor mecanice pentru îndestularea publicului și acela nu mai puțin important al desființării morilor de pe Dimbovița“. ²⁸⁾ alți membri, și mai ales Ministerul de Interne, a tergiversat înființarea acestui stabiliment.

Într-un raport al Consiliului Municipal se făceau unele imputații Ministerului de Interne, arătîndu-se că : „Guvernele ce s-au succedat

24) Ibidem, p. 1—8.

25) Arh. St. Buc., M.A.I. Dir. Comunală, dos. 1019, f. 45.

26) Ibidem, f. 2.

27) Ibidem, f. 4.

28) Ibidem.

au recunoscut necesitatea înființării morilor cu vapori și au aprobat-o, ceea ce au fost lipsă n-au fost nici inițiativa nici nevoia de fonduri au fost curat modul de producere spre realizare“. 29) În continuare raportul arată că municipalității nu i se „va putea face vre-o imputare de neglijare cu atât mai mult cu cât cer bani din fondurile orașenești.“ 30)

Consiliul Municipal, în dorința sa de rezolvare a acestei trebuințe, a mai intrat în tratative cu Teodor Mehedințeanu ca acesta să înființeze o moară cu aburi și brutărie mecanică, sub următoarele condiții :

1. Municipalitatea să-i dea cu împrumutare galbeni 50.000 pe termen de 25 ani cu obligația de a plăti la finele fiecărui an dobânda legiuită de 10% și din capital cîte 2 000 galbeni.

2. Antreprenorul să aibă dreptul de a fabrica pîine în acest mod pe termen de 25 ani fără a mai putea alțcineva, în acest timp, să înființeze în București sau să fabrice pîine prin acest mod, pentru trebuința capitalei București.

Împotriva acestei propuneri s-a pronunțat Consiliul de Miniștri printr-un referat în al cărui cuprins se arăta că „aceste condiții nu numai că nu scutesc casa publică de sarcina concursului pecuniar ce i se cere, dar încă constituie întracelași timp orientarea unui monopol necompatibil cu principiile de libertate și nici un adevăratul interes al publicului“. 31)

Chestiunea s-a tratat și cu alte persoane. Printre acestea amintim pe Gold Smith, Deft frantuzul și alții, dar niciunul din aceste proiecte n-au fost duse la îndeplinire.

Pe data de 22 august 1862 găsim înregistrată și cererea lui E. Grant, în care se aprecia „costul transportului și așezarea tuturor mașinilor trebuincioase pentru proiectul (de moară cu aburi și brutărie mecanică) la suma de 14.000 galbeni“. 32)

Pentru că propunerea lui E. Grand a fost „cea mai efină și mai avantajoasă pentru municipalitate“, consiliul municipal a adoptat-o.

Astfel, pe data de 11 octombrie 1862 se publică în „Buletinul Municipal“ contractul încheiat între municipalitate și E. Grant pentru „Aducerea din Englitera a mașinilor necesare pentru o moară de vapori cu brutărie mecanice și a o înființa aici în capitală pentru trebuința municipalității“. În articolul 9 al contractului se prevedea că „toate cele de mai sus arătate, mașini și aparate dependente și necesării mașinilor se obligă subscrisul a le transporta în București cu a sa cheltuială și a le așeza în stabiliment astfel încit să poată fi în stare de a începe funcționarea pentru care urmează a se face o cercare de 3 zile și eu voi primi pentru toate acestea prețul contractat de cincisprezece mii galbeni“. 33)

29) *Ibidem*, f. 25.

30) *Ibidem*, f. 32.

31) *Ibidem*, f. 13.

32) Arh. St. Buc., M.A.I., *Dirrecția Comunală*, doș. 1019/1859, f. 39.

33) *Buletinul Municipal*, an VI, nr. 22, din 11 oct. 1862.

Contractantul se mai obligă a face să se transporte mașinile din Anglia fără întârziere spre a sosi în București mai înainte de încetarea navigației de Dunăre.

În 1862, când resursele noului stat erau destul de reduse iar capitalurile străine erau încă foarte rezervate față de piața românească, municipalitatea a făcut apel la o bancă otomană, care a oferit un împrumut în valoare de 15.000 galbeni pentru înființarea stabilimentului.

Mașinile au sosit în țară la 8 aprilie pe bordul vasului Asia, condus de căpitanul George Iyrie, în „640 coleturi și 119 bucăți de fier“, iar în București ele au sosit la 24 iulie 1863.³⁵⁾

Conform contractului, clădirile trebuiau construite de municipalitate după planurile antreprenorului. Cum însă municipalitatea nu s-a grăbit a executa clădirile pînă la venirea mașinilor și nici după aceea mult timp s-a ajuns la un complicat proces care a durat pînă în 1866.

Construirea clădirii, care cădea în sarcina municipalității, în valoare de 520.000 lei, a fost dată lui E. Grant, dîndu-i-se un avans de 104.000 lei. Pentru el a girat Petre P. Peretz din Vlașca prin ipoteca moșiei sale. Clădirile urma să se construiască pînă în 1865 „pe locul ce municipalitatea are loc cu embatic din moșia Colentina alături cu magaziiile de rezervă ale orașului“.

E. Grant deși primise avans, neîncepînd construcția clădirilor, Peretz, girantul acestuia, a preluat construcția clădirilor, amînînd termenul de predarea lor cu un an, pînă în 1866, termen acceptat de Consiliul Municipal.

Între timp dizolvarea consiliului Municipal a determinat sistarea lucrărilor, întrucît noua conducere administrativă era împotriva construirii stabilimentului.

Noul Consiliu Comunal își justifica atitudinea prin aceea că „nu poate fi misiunea Consiliului Municipal de a se face el însuși industrial și de a lovi printr-o concurență în contra căreia nici un particular n-ar putea lupta, că misiunea lui este de a încuraja toate industriile folositoare“. Un alt argument al Consiliului Municipal, pentru a justifica desființarea încă în fașă a noului stabiliment, era și acela că „locul ales este peste mîină pentru orice bun serviciu“, stabilimentul fiind prea departe de o priveghere continuă — și „pîinea transportată de la o distanță așa de mare s-ar înturna și s-ar deforma, lipsa de apă curgătoare ar împiedica spălarea griului etc.“.³⁶⁾

Cu toate că municipalitatea cheltuisese 15.000 galbeni din buget și 104.000 lei avans pentru construirea clădirilor, Consiliul municipal din 1865 nu ia o hotărîre definitivă în acest sens, ci o propune spre discuție Consiliului de Miniștri; acesta hotărăște înființarea stabilimentului, avîndu-se în vedere și faptul că în acel an urma să fie decretată legea pentru desființarea morilor de pe riul Dîmbovița, împrejurare ce făcea necesar un asemenea stabiliment. Legea amintită preconiza înlăturarea din cursul apei a tuturor stăvilarelor, zăgazurilor,

³⁵⁾ Arh. St., Buc., *Primăria Buc.*, dos. 3590/1862.

³⁶⁾ Arh. St. Buc. *M.A.I., Direcția comunală*, dos. 1019, f. 126.

podurilor și celelalte obstacole provocatoare de inundații. În prevederile acelei legi intrau și morile de pe riul Dimbovița din cuprinsul Bucureștilor de la Grozăvești, Pălici, Morile Vlădichii, Mihai Vodă, Radu Vodă, Foișor, Vitan și Tinganu.³⁷⁾ În aceste condiții aprovizionarea orașului cu făină și pâine se făcea de morile de apă din afara orașului, precum și alte mori cu aburi (afară de cea a lui Assan), mai mici, care laolaltă acopereau necesitățile orașului. Dintre acestea amintim moara N. T. Olmazu înființată în 1862,³⁸⁾ care era și ea destul de mare, dar care nu atingea dimensiunile morii Assan și altele mai mici, cum sînt cele arătate de raportul comisarului din culoarea de negru din care aflăm că în această culoare erau „mai multe fabrici de mori care funcționează cu modul aburului de apă și cu foc !! Din toate aceste fabrici merită a fi amintită „fabrica D-lor Frați Solacolu din suburbia Mintuleasa, clădită chiar în fața podului Tîrgului de afară (Calea Moșilor 120) de la care neîncetat, atît ziua cît și noaptea, curge pe acel pod apă fiartă și cu abur... din cauza căruia întotdeauna podul este plin cu apă și noroi... de la acel stabiliment pînă la răscrucea stradelor de la biserica sfinții“.³⁹⁾ În continuare în raportul amintit se afirmă că „vaporul acelei fabrici este foarte mare“ și că fabrica fusese construită în timpul domniei lui Al. I. Cuza. Printre fabricile amintite că funcționează „cu modul aburului de apă și prin foc“ amintite de numitul comisar în culoarea de negru erau și „cea alui Chiriță Brutaru situată în suburbia Ceausi Radu și fabrica Dlui C. Siebricht situată afară din Barieră, în suburbia Oboru Nou.“⁴⁰⁾

În această perioadă, imediat după înlăturarea morilor de pe Dimbovița, se mai construie o serie de mori cu aburi mici, cu o singură piatră ca aceea lui Domenico construită pe proprietatea sa din str. Academiei nr. 7 din culoarea Roșie, cu o putere de 4 cai. cea a lui Ștefan Tapițeru din suburbia Oțelari învecinată cu suburbia Icoanei. Acest din urmă stabiliment cu aceeași mașină, arată un referat către Consiliul Municipal din 1867, funcționa deja „de peste 18 ani“ deci din 1849 și a fost „întrebuințat cu ferăstrae pentru a tăia furnir de nuc sau alte piese din lemn trebuincioase tîmplarilor de mobile și spre înlesnirea brutarilor i s-au montat și pietre de moară pentru a măcina făină de grîu.“⁴¹⁾ Prin urmare așa cum arată autorul referatului „zisul stabiliment este foarte vechi“ el, funcționa de mai înainte de instalarea Morii Assan. Chiar dacă nu era de mărimea și puterea aesteia, afirmația lui Assan care spune că : „brutarii n-au voit să macine grîu pentru motivul că moara de foc arde făina“, chiar dacă este reală, ea exprimînd mai mult lupta de concurență dintre vechii morari și morile moderne prin care ei luptau și se împotriveau noului concurent care venea să scadă prețurile măcinîșului, al făinei și deci pîinii, nici-

37) Harta morilor de pe Dimbovița, plan întocmit de ing Teofil în iunie 1864, arhiva MIB, inv. nr. 42464.

38) *Istoria orașului Buc.*, vol. 1, Buc. 1965, p. 274.

39) Arh. St. Buc. Municipiul Buc., dos. 84/1866.

40) *Ibidem.*

41) *Ibidem*, f. 25.

decum nu avea caracter de neștiință și incultură așa cum a prezentat-o Assan în conferința sa din 1903.

Înființarea stabilimentului de la Colentina a întâmpinat mari dificultăți.

Deși Consiliul se declară de acord cu continuarea întreprinderii la 22 august 1864, deși clădirile sînt terminate prin 1867—1868 atît acestea cît și mașinile au rămas nefolosite încă multă vreme. Abia în 25 noiembrie 1874 sînt afișate în capitală condițiunile în care primăria dă în exploatare fabrica de pîine de la Colentina și ținerea unei licitații, la 28 ianuarie 1875, pentru închirierea pe 10 ani, începînd de la 1 februarie 1875 cu obligația pentru concesionar de „a face reparații”, spre a pune în stare de a produce zilnic 20.000 bucăți pîini și jimblă. Pentru prima fază producția urma să fie de 5000 bucăți zilnic cu preț fixat lunar de primărie. Cauțiunea definitivă era de 25.000 lei în efecte publice.⁴²⁾ Licitația a fost amînată de 3 ori, neprezentîndu-se concurenți. În această situație, în ședința din 10 aprilie 1875 Consiliul comunal stabilește că „Primăria primește pînă la 26 aprilie propunerile ce vor amatorii, a face pentru exploatarea întreprinderii de la Colentina.”⁴³⁾ Pînă la acest termen neînregistrîndu-se decît cererea lui A. E. Zehender din Calea Moșilor nr. 50, care se angaja „fără nici o obligație la prețul pîinii ce voi fabrica”⁴⁴⁾, el neacceptînd preț fixat de primărie prin probă sau cisniu. O comisie compusă din Gr. Cantacuzino, A. Orăscu și alți consilieri examinează această cerere și propun Consiliului comunal să accepte condițiile lui A. E. Zehender, și să încheie contract cu acesta pe timp de 10 ani de la 1 iunie 1875 — 1 iunie 1885.

În 1876, A. E. Zehender solicita Direcțiunii CFR și aceasta aprobă repararea mașinilor la Atelierele din Tîrgoviște avînd în vedere că în toată țara „nu există un alt atelier unde să se poată repara și preface părți sau piese de mașini cu aburi”.⁴⁵⁾

Devizul a costat 4.870 lei. Unele din piese au fost reparate însă și la Atelierele Gării de Nord. Primul stabiliment industrial de panificație din București a început să producă făină și pîine în ajunul războiului de Independență din 1877—1878, cînd pus în stare de a produce pînă la 30.000 de pîini „a adus un însemnat serviciu orașului și țării furnizînd armatei noastre toată pîinea ce-i era necesară și ușurînd trebuințele armatei rusește; fără care ar fi suferit într-un mod simțitor consumațiunea zilnică a orașului atît în privința cantității pîinii cît și în privința prețului, care negreșit s-ar fi urcat foarte mult”⁴⁶⁾ Deci administrația comunală cu stăruința depusă a izbutit a creia o întreprindere industrială care a întreținut armata țării în momentele grele cînd n-avea de unde să se aprovizioneze și a contribuit la menținerea prețului normal

⁴²⁾ Matei Ionescu, *Episoade din epoca începuturilor industriei moderne bucureștene*, în *Materiale de istorie și muzeografie*, vol. IV, 1966, p. 174.

⁴³⁾ Arh. St., Buc., *Municip. București*, dos. nr. 936/1874, f. 64.

⁴⁴⁾ *Ibidem*, f. 70.

⁴⁵⁾ Arh. St. Buc., *Municip. Buc.*, dos. nr. 936/1874, f. 137.

⁴⁶⁾ *Ibidem*, f. 193.

al pîinii în oraș, frînînd prin intermediul ei jocul liber al prețurilor și al pînții de scumpire a pîinii din partea brutarilor. 47)

În 1879 Consiliul Comunal constata în darea de seamă anuală 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, ou 5 bani mai ieftină decît la brutari, și se vindea în gherete anume înființate în diferite puncte ale orașului. 48) Cu toate acestea în perioada 1 septembrie 1879—1 septembrie 1880 producția celor 74 brutării din București era de 15.546.559 ocale produse de panificație (pîine, jimblă, pîine lux, lipii, franzele, cornuri) iar cea a manutanței comunale de 627.040 ocale pîine și jimblă 49), abia 4% din producția totală. 50)

De aceea în anul viitor (1881), pentru a înfrînge greva patronilor brutari, Manutanța nu putea face față cerințelor, iar Primăria era nevoită să aducă pîine de la Ploiești și Giurgiu 51), pentru a face față crizei de pîine

La sfîrșitul secolului, potrivit datelor prezentate de B. G. Assan, Manutanța comunală Colentina era una din cele 10 mori, din cele 98 ce le avea țara, dispunînd de un capital vărsat de 35.000 lei, o forță motrică de 200 cai de aburi, folosea 37 lucrători și măcina zilnic 4—5 vagoane, avînd o capacitate de 4—10 vagoane pe zi 52). Moara Primăriei avea în 1895 un trafic anual de 2000 vagoane.

În 1900, așa cum reiese și din lucrarea lui N. I. Paiano, „La grande industrie en Roumanie de 1866—1906“, ea nu mai figurează cu acest nume printre întreprinderile industriei mari din țară.

În nota de față am urmărit a evoca greutățile prin care a trecut înființarea stabilimentului industrial de panificație și străduința depusă de unele consilii municipale în introducerea unei tehnici avansate atunci, azi depășită de mult de ritmul impetuos cu care se dezvoltă tehnica în industria panificației.

R É S U M É

Le travail passe en revue tous les projets de moulins à vapeur et de boulangeries mécaniques qui ont été proposés à la municipalité de Bucarest jusqu'à la réalisation en 1875 du premier „établissement“ municipal de panification.

Un tel „établissement“ fonctionnait à Brăila dès 1859.

Jusqu'à la création de cet établissement, à Bucarest fonctionnaient de tel moulins, mais de dimensions plus modestes, fournissant le nécessaire de farine à des boulangeries portatives. Un établissement industriel de panification de proportions plus sérieuses a été réalisé à l'époque de la guerre de l'indépendance (1877—1878), lorsque se faisait ressentir un besoin stringent d'approvisionnement des armées.

47) *Ibidem*, f. 271.

48) Matei Ionescu, *op. cit.*, p. 174.

49) *Monitorul Comunal al primăriei, București, 1880*, p. 667.

50) *Istoria orașului București*, vol. I, Buc., 1965, p. 341.

51) *Ibidem*

52) B. G. Assan, *Industria morăriei din România*. Tabloul Morilor perfecționate de făină din Regatul României, Buc., 1896, p. 26.