

În cea ce privește origina, casele se împart în chipul următor :

Case construite	Numărul caselor	C a s e a				Numărul total al locuințelor	Numărul total al locuitorilor	Printre locuitori sunt pensionari
		1 locuință			Mai mult de 2 locuințe			
		1 locuință	2 locuințe	3 locuințe				
De patroni	1697	428	416	723	5027	25209	1803	
De societatea de construc- țiuni	356	123	115	118	803	3842	113	
De comuna Berna	66	52	14	—	80	514	44	
Totaluri	2029	613	575	841	5910		1960	

Pentru 5650 din aceste locuințe, numărul încăperilor și numărul locuitorilor este cunoscut.

Numărul locuitorilor se repartizează după cum urmează :

Locuințe de		N u m ă r u l			Observații
Locuințelor de fie-care categorio		Locuitorilor locuințelor din co- loana (c)			
Total	Pentru care nu- mărul lo- cutorilor este cunoscut				
[a]	[b]	[c]	[d]	[e]	
1 încăpere	175	168	416		În 735 locuințe din cele 5650 care figu- rează în coloana (c) fila 13 ^o , locuințele conțin mai mult de 2 locuitori pe încă- pere și pot fi con- siderate ca supra- populate.
2 încăperi	786	780	3285		
3 »	1931	1847	8170		
4 »	2122	1990	10954		
5 »	682	651	3781		
mai m. de 5 inc.	214	214	1510		
Totaluri . . .	5910	5650	28116		

MORILE DE GRÎU PERFECȚIONATE

DIN

ROMANIA, MOLDOVA ȘI DOBROGEA

Următorul tablou conține lista tuturor morilor perfecționate de făină din regatul României, fără a figura și morile țărănești pentru porumb și grâu, acestea fiind în număr mult mai mare de cât morile perfecționate de grâu

Vom vedea în acest tablou cantitatea de vagoane de grâu ce fie-care moară este capabilă a măcina pe 24 ore. caii vaporii sau caii de apă întrebuințați precum și costul de instalațiune a morii propriu zisă. La costul instalațiunii nu s'a luat în considerațiune valoarea terenului, a mașinilor suplimentare și adesea netrebuincioase

în unele cazuri. De asemenea nu s'au luat în seamă cheltueli exagerate de lucrări de apă la morile cu turbine, cari cheltueli întrec de multe ori valoarea fabricii întregi.

Acest tablou a fost elaborat de d-nu Lœfler, inginer constructor de mori, care în timp de 7 ani prin vizitele personale la toate morile din țară era în măsură de a pune date cu mult mai exacte de cât ar putea-o face or-ce statistică oficială.

După cunoștința noastră, o statistică a morilor n'a existat încă în România.

Tabloul morilor perfecționate de făină din Regatul României

No.	ORAȘUL	PROPRIETARUL ACTUAL (1895)	Capacitatea în vagoane de căle 10.000 Kgr. măcinate pe zi.	Cai de aburi	Cai de apă	Capitalul normal versat în lei noi	Lucrători
1	București	Frați C. & N. Zahariad-Olmazu	7	300	—	650.000,—	53
2	»	Frați George Assan	6*)	260	—	556.000,—	33
3	»	Manutanța com. Colentina	4—5	200	—	350.000,—	30
4	București	A. A. Popovici (în construcție)	5	250	—	500 000,—	38
5	»	St. Stancovici	3	150	—	300 000,—	27
6	»	I. I. Machedon	2,5	—	120	300 000,—	25
7	»	Ciufan, (oprit)	1,5	70	—	120 000,—	20
8	»	Floreasca	1	—	50	75.000,—	14
9	»	Marinescu-Bragadiru	2,5	150	—	325.000,—	24
10	»	Principele B. Stirbey (Bufta)	3	150	120	350.000,—	26
11	Ploesci	Hagi Jecu & Boiciu	3	75	120	325.000,—	26
12	»	Preotul Nic. Ioachimescu	2	50	90	225.000,—	12
13	»	Const. Nasopolu	2	—	100	150.000,—	22
14	»	C. Vasilescu	1,5	—	65	100.000,—	19
15	»	Tud. Dimitriu	1	—	40	55.000,—	14
16	»	E. Ergas	1	—	45	60.000,—	14
17	»	Frații Paxinos, Buda-Palanca	2,5	—	70	120.000,—	24
18	»	Ștefan Teodoru, Coslegi	1,5	—	60	75.000,—	19
19	»	Ițic Iosef	1,5	45	60	75.000,—	19
20	Mizil	C. Condeescu	1	50	—	45.000,—	14
21	Buzău	Gheorghe Nicolau	1	—	45	40.000,—	14
22	Buzău	Herș Korn	1	—	40	40.000,—	14
53	Rimnicul-S.	Frații Iosef & I. Oroveanu	1/2	45	—	80.000,—	16
24	Brăila	I. Millas & Fiu propria	6	300	—	650.000,—	49
25	»	» » fost Mornand	2,5	120	—	250.000,—	24
26	»	Galiatatos Frères	10,—	400	—	750.000,—	69
27	»	Christoforatos & Cambanos	3	200	—	250.000,—	26
28	»	Romalo Zerman	2	150	—	200.000,—	22
29	»	V. Țenov	2	140	—	150.000,—	22
30	»	Brandlmaier	1/2	35	—	35.000,—	16
31	Călărași	C. Zappa Succ.	2	150	—	100 000,—	22
32	»	Dim. Niculescu	1	50	—	45.000,—	14
33	Lehliu	Ulise I. Negropontes	1,5	80	—	74.000,—	19
34	Broșteni n.	C. Zappa Succ.	2	100	—	125.000,—	22
35	Oltenița	Luca Prosalendis	1,5	60	—	85.000,—	19
36	Giurgiu	Bădulescu & Thomaidi	2	100	—	125.000,—	22
37	»	Iohann Harrich	1,5	75	—	75.000,—	19
38	Zimnicea	Oreste Fotino	1	60	—	60.000,—	14
39	Alexandria	Frații C. Georgescu	1,5	75	—	80.000,—	19
40	Rușii-de-Vede	Anghel Arezan	2	100	—	110.000,—	22
41	»	Nae Părvulescu	1/2	30	—	40.000,—	16
42	Văleni (Olt)	Const. Colibașan	1/2	40	60	60.000,—	16
43	Costesci	—	1/2	30	—	35 000,—	16
44	Găesci	I. Sabo	1,5	75	—	70.000,—	19
45	»	Oppler	1	50	—	70 000,—	14
46	Tirgoviște	Predinger	1/2	35	—	30.000.—	16
Transport . . .			102	4.250	1.085	5.680.000,—	1.041

*) Prin noile transformări și instalațiuni proiectate producțiunea morei va trece peste 7 vagoane.

No.	ORAȘUL	PROPRIETARUL ACTUAL (1895)	Capacitatea în vagoane de căte 10.000 kgr. măcinate pe zi	Cai de aburi	Cai de apă	Capitalul normal vîrsat în lei noi	Lucrători
		Report . . .	102	4.250	1.086	8.384.000,—	1.041
47	Tirgoviște	Frații Iosef	1	55	60	50.000,—	14
48	Pitești	Societate Gavanne	2	100	—	125.000,—	22
49	»	Dr. Florian	1,5	75	—	80.000,—	20
50	»	Samuel A. Iosef	1	40	—	50.000,—	14
51	Câmpu-lung	Savoica	1/2	30	—	35.000,—	16
52	Slatina	Delugan & Stoenescu	2	150	—	175.000,—	12
53	»	Costa Donevski	1/2	25	—	25.000,—	16
54	Balș	Petrescu	1	50	—	45.000,—	14
55	R. Vâlcei	Căpitan Avramescu	1/2	30	—	35.000,—	16
56	Tîrgu-Jiu	C. Gărdescu	1/2	25	—	39.000,—	16
57	Turnu-Severin	A. Costovici	1/2	30	—	40.000,—	16
58	»	Frații Elias	1/2	—	35	35.000,—	16
59	Craiova	Beligradeanu & Lazar Fermo	4—5	250	—	400.000,—	37
60	»	Pomeranz	2	100	—	125.000,—	21
61	»	A. Mendl & Fii	2	100	—	150.000,—	22
62	»	Barchu Druga	1	50	—	75.000,—	14
63	»	Rautenstrauch	1	50	—	60.000,—	14
64	»	Marcu Weiss	1/2	40	—	40.000,—	16
		Total . . .	124	4.940	1.120	9.960.000,—	1.358
MOLDOVA							
65	Botoșani	Prima Soc. Morilor cu abur	5	300	—	850.000,—	40
66	»	Aron Abramovici	3	150	—	450.000,—	26
67	»	Țaxier & Cantar	2	120	—	200.000,—	12
68	»	M. Wechsler	1,5	100	—	120.000,—	19
69	»	Saniel Bacal	2	—	100	175.000,—	22
70	Dorohoi	I. H. Zoller & Comp.	4	250	—	550.000,—	32
71	Mihăileni	I. L. Steinberg	1	90	—	120.000,—	14
72	Ringhilești	George Goilav	1/2	24	40	45.000,—	16
73	Iași	Carol Linke	2,5	150	—	250.000,—	24
74	»	Em. Haier	1,5	75	—	80.000,—	19
75	»	Frații Klepper	2,5	150	—	200.000,—	24
76	Podul-Iloaiei	Ghidale Lazăr	1,5	75	—	85.000,—	20
77	Fălticeni	Wechsler, Pineles & Lasat	1,5	70	—	75.000,—	20
78	Mănești	Paladi, Swan & Donici	1/2	35	—	45.000,—	15
79	Birlad	Ioan Lanoliu	2	100	—	120.000,—	22
80	»	Țhierry	1,5	80	—	75.000,—	20
81	Vaslui	Franz König	1	50	—	55.000,—	24
82	»	Carl Jekl	1/2	30	—	35.000,—	16
83	Ivesci	M. Balș	1,5	40	75	175.000,—	19
84	Galați	Christoforatos Frères	5	250	—	750.000,—	40
85	»	I. Millas & Fiu (fosta Lambrinidi)	3	150	—	300.000,—	26
86	»	George Nicolau	1	50	—	35.000,—	14
87	Bacău	Paul Christen	2,5	—	120	200.000,—	26
88	»	Brill & Kern	1,5	—	60	60.000,—	19
89	»	Pfeffermann	1,5	—	60	65.000,—	19
90	T. Neamțu	Alex. Ioan Teohary	2	100	—	125.000,—	23
91	Huși	B. Kaufmann	1/2	30	—	50.000,—	16
92	T.-Ocna	Berl Chaimson	1/2	25	—	40.000,—	16
93	Piatra N.	Soc. Doamna	3	175	—	350.000,—	26
		Total	56	2.669	455	5.680.000,—	639

No.	ORAȘUL	PROPRIETARUL ACTUAL (1895)	Capacitatea în vagoane de căte 10.000 Kgr. măcinate pe Ți	Cai de aburi	Cai de apă	Capitalul normal vărsat în lei noi	Lucrători
DOBROGEA							
94	Constanța	Foscolo	1,5	80	—	90.000,—	19
95	» Mamaia	Frații Agopcian	$\frac{1}{2}$	—	30	35.000,—	16
96	Tulcea	Simon Meldonian	$\frac{1}{2}$	25	—	35.000,—	16
97	Macia	G. Stamate	$\frac{1}{2}$	25	—	30.000,—	16
98	Cernavoda	Papaianopulo	$1\frac{3}{4}$	35	—	45.000,—	19
Total			$3\frac{3}{4}$	165	30	235.000,—	86
RECAPITULAȚIE							
	Muntenia		125	5.450	1.180	9.960.000,—	1.356
	Moldova		56	2.669	455	5.680.000,—	639
	Dobrogea		$3\frac{3}{4}$	165	30	235.000,—	86
Total			$180\frac{3}{4}$	8.284	1.665	15.870.000,—	2.083

Din acest tablou se vede că sunt 98 mori perfecționate în România, că moara cea mai mare este a fraților Galatiatos (Brăila) apoi vin morile din București: a fraților Zahariad-Olmazu, a fraților George Assan, moara d-lor Millas ¹⁾ și fiu din Brăila și alte 10 sau 12 mori având o capacitate de la 3 vagoane (măcinate pe Ți) în sus.

În total sunt 15—20 mori mai importante în România, iar restul de 80 mori existente sunt toate mai mici de cât capacitatea de 3 vag. pe Ți. Este de observat că printre aceste mori nu figurează manutențiunea militară, care dispune de o forță de 200 cai vaporizatori. Această moară nu este o moară perfecționată, ci numai o moară țărănească. Totalul capitalului angajat este după acest tablou de 15.870.000 lei. Însă luând în considerațiune modul cum acest capital a fost calculat, adică cum nu s'a luat în seamă nici o chel-

tuială anormală ca magazinele *silosuri* suplimentare și alte cheltuieli ne prevăzute, precum și nici valoarea terenurilor; putem cu siguranță fixa la 23—25 milioane lei capitalul angajat în morile românești afară de capitalul rulant cu mult mai mare de cât cel angajat. Numărul lucrătorilor trece peste 2.053 oameni reprezentând un salariu anual total de peste un milion și $\frac{1}{2}$ lei.

Iar personalul de birou și posturile mai importante ca șefi morari, șefi mecanici, magazineri, etc însumează un număr de funcționari care trece peste 400 și cari au salarii de circa 600.000 lei anual.

Se vede dar că morile noastre perfecționate asigură existența a peste 2.400 oameni servindu-le salarii anuale ce întrec suma de două milioane lei.

Bucureștiul este leagănul și centrul morăriei românești.

Dacă făina de Botoșani are un renume recunoscut, aceasta ține mai mult de calitatea grinelor de acolo, iar nu de perfecțiunea morilor.

În București s'a înființat, la 1853, prima moară cu vaporizatori de către George Assan, introducătorul mașinei în România ⁽¹⁾.

¹⁾ Astăzi, când se cunoaște rolul ce-l joacă în industrie mașina cu vaporizatori, se poate aprecia mai bine importanța ce are introdu-

¹⁾ Amatori și posesori de 3 mori d-nii Millas au reprezentat morăria Română la congresul morar din Paris (1889) și au reușit a proba prin acte și analize, superioritatea făinurilor noastre spulberând ast-fel calomniile ce ni se aduceau din partea morarilor Unguri.

Regretăm de a nu avea la dispozițiune acele documente precum și opiniunile specialiștilor, pentru a le publica și a servi ast-fel tuturor morarilor noștri cari vor exporta făină și al căror număr (reduc astăzi la 3—7) va crește grație ajutorului ce sperăm că se va da morăriei Române

Tot Bucuresciul posedă cele mai multe și mai perfecționate mori.

Ast-fel pe când morile din București sunt capabile a măcina pe 41 36 vagoane, morile din Brăila pot măcina 26 vagoane, cele din Ploesci 15 vagoane, cele din Botoșani 13 vagoane, cele din Craiova 11 vagoane, cele din Galați 9 vagoane, etc. Morile din București macină mai mult de cât consumațiunea locuitorilor Capitalei, ele trimet făină în toate părțile țerei până și în Iași și Botoșani. Dacă guvernul le ar veni în ajutor prin crearea liniei de centură în prejurul Bucureștiului pentru a le deservi pe toate, atunci putem fi siguri că Bucuresciul va fi pentru România ceea ce Budapesta este pentru Ungaria, cu privire la

cerea în România a acestui auxiliar indispensabil fabricelor și se pot judeca dificultățile ce erau de învins și cari astăzi s'ar părea o poveste. Așa pentru transportul cazanului în greutate de circa 7.000 kgr. s'au întrebuințat 4 săptămâni de la Giurgiu la București, pe când de la Viena la Giurgiu nu facuse de cât 2 săptămâni și aceasta din cauză că trebuia să se refacă și să se conso-lideze toate podurile și podețele peste care trebuia să treacă o greutate relativ mare pentru acele timpuri. Pe unde șoseaua era în proastă stare se puneau scânduri groase, care îndată ce trecea camionul, luau de la spate și se puneau în față spre a se face încă câți-va pași, și așa mai departe.

Autoritățile nu erau mult mai înaintate. Primul coș ce s'a clădit era 24 metri înălțime, deci relativ mic pentru astăzi, coș unic însă pentru vremea aceea. Nu se ajunsesse cu construcția la 10 metri și primăria a intervenit să oprească lucrarea sub cuvânt că «ce, o să meargă până în cer»?

Numai grație unor stăruinți și prin depunerea unei cauțiuni însemnate s'a putut termina lucrarea, care devenise pentru cât-va timp punctul de curiozitate al împrejurimilor Bucureștiului.

Atelier de construcțiuni nu existau și prima reparațiune ce s'a făcut la mașina cu vaporii a trebuit să fie săvârșită de către un potcovar neamț,—aceasta pentru a nu se trimite la Viena partea deteriorată și a opri fabricațiunea timp de 6 săptămâni, cel puțin.

Ceva mai caracteristic și care denotă starea de cultură în care se găsea țara la acea epocă este că, o dată pornită moara, a fost cu neputință ca un brutar să se hotărăască a măcina nici chiar gratis,—și aceasta pentru că, vădând că se face focul și ese fumul pe coș, le intrase ideea că moara cu foc arde grâul; căci, cum să poate foc fără să ardă?

Li s'a explicat pe toate tonurile că focul produce aburi, că aburii pun în mișcare mașina, care la rindul ei învârtesc petrele; însă în zadar.

Au trebuit elementele să intervină pentru a hotărâ pe acești retrograzi să încerce a măcina.

Prima iarnă după instalare a fost de o rigurositate ne mai pomenită, ast-fel că toate morile de apă au înghețat și nevoia a silit pe unul să facă o probă. Este evident că în urma rezultatului au năvălit cu toții ca să ceară a li se măcina.

Greutăți de soiul acestora și altele nesfârșite în toate direcțiunile aveau de învins primii industriali, cari merită lauri, din partea urmașilor lor.

Din nenorocire însă, energia supra-omenească pentru succesul cauzei reclama viața lui George Assan prea de timpuriu, în vîrstă de 45 ani —pe piatra lui funebă stă scris «Introducătorul mașinei; cu vaporii în România.»

exportul făinei. Brăila și Galațul posedă morile cele mai interesante din România, căci sunt singurele care astăzi exportă făina. Ele pot măcina împreună 35 vagoane pe 41, adică aproape cât și morile din București. În Sulina, Constanța și în toată Dobrogea putem dice că nu există mori perfecționate, căci cele care există în număr, de 5, abia pot măcina 4 vagoane pe 41. Constanța va deveni o-dată cu crearea portului un bun centru pentru stabilirea de mori.

Preferința ce s'a dat de către morarii noștri porturilor Brăila și Galați se explică nu numai prin facilitatea de transporturi pe apă și a exportului, dar și din cauza facilității de ași procura grânele în tot timpul anului, de toate calitățile posibile și cu cele mai reduse prețuri, — din cauza eficientății combustibilului. (Cărbunii Cardiff costă la Galați 26 fr. tona, iar la București 37 fr. tona.

Este știut, că pentru a se obține o bună calitate de făină trebuie să se amestece în proporțiuni definite mai multe feluri de grâne, lucru ce se poate practica foarte ușor la Brăila-Galați, unde găsim adunat tot ce poate produce România.

Asemenea aceste porturi sunt singurele care dispun de docuri și silosuri ale Statului, unde se liberează varante, lucruri care facilitează morarilor transacțiunile. Ei găsesc credite și de la exportatorii de grâne.

Considerațiuni speciale asupra stărei morăritului în România.

Considerând că morile trebuiesc să stea pentru reparațiuni o lună pe an, vedem că morile actuale pot măcina 180 vagoane pe 41 de 24 ore sau 60.000 vagoane pe an comerțul de 11 luni.

Să apropiem câte-va cifre găsite în tablourile (a) (b) cu cifrele găsite în tabloul morilor româneschi și anume:

Grâul exportat în formă brută pe an din România	74.830 vagoane
Grâul lucrat și consumat în țară pentru alimentațiune	37.250 "
Grâul ce s'ar putea măcina pe an în cele 98 mori din țară	1) 60.000 "

1) Am considerat o lucrare de 11 luni pe an și o producțiune zilnică de 180 vagoane, am lăsat deci 30 zile pe an necesare la reparațiuni.

Examinând aceste 3 cifre vedem că cantitatea de grâu ce se exportă ne lucrat din România, este esact de două ori mai mare de cât cea care se macină în morile noastre pe an, pentru consumația interioară. Că morile—din diferite cauze pe care le vom examina în detaliu—nu lucrează continuu, ci numai 2 din 3 părți ale anului, căci:

Maximum de producțiune a morilor este de	60.000 vagoane grâu
Măcinare efectivă pe an este (țară și export).	39.800 „ „
Diferința este de	20.200 vagoane grâu

Diferența ce represintă vagoanele cari s'ar ma putea măcina cu instalațiunile existente și luându-se în considerațiune că 30 de zile pe an sunt consacrate pentru reparațiune.

Această diferență de 20.200 vag. fiind $\frac{1}{3}$ din capacitatea morilor se vede că morile lucrează numai $\frac{2}{3}$ din timpul posibil, iar $\frac{1}{3}$ din anul lucrător (adică din 11 luni) stagnează. Sunt dar mai multe mori de cât trebuiesc actualului debușeu și $\frac{1}{3}$ din capitalul angajat de 23—25 milioane stă neproductiv în tot timpul, lucru care în combinațiune cu alte împrejurări ca scumpetea transporturilor, lipsa de capital, lipsa de întreprinderi, debușeu mărginit, etc. face că costul măcinării se mărește, deci și *prețul pâinei*.

Dar nu putem dice că morile stau numai $\frac{1}{3}$ din 11 luni lucrătoare căci ele stagnează în medie și mai mult de oare-ce n'am luat în considerațiune că din cele 39.800 vagoane grâu presupus măcinat în cele 98 mori perfecționate, o parte se lucrează la fabricile de spirt și alta se macină în morile țărănesci, despre care nu vom face menținut în cursul acestei lucrări; deci prin aceste 2 întrebări (pe care am fost siliți a le elimina din lipsa unor date statistice) se mai sustrage din debitul morilor perfecționate, o parte respectabilă; ceea ce face că ele stagnează mai mult de cât 140 zile, arătate în calculațiunea de mai sus.

Putem fi foarte aproape de adevăr spunând că în termen mediu morilor perfecționate *lucrează 205 zile pe an și stagnează 160 zile. Cea ce face că ele sunt reduse la neactivitate în timp de 43 de zile la 100.*

Pentru a face ca morile noastre să lucreze și în această mare parte a anului trebuie să favorisăm exportul de făină, căci a găsi desfacere la făină

în interiorul țării, la aceasta nu trebuie să ne gândim, fiind un lucru imposibil. Consumațiunea făinei și a pâinei nu se poate forța prin nici un mijloc.

Favorisând exportul de făină, țara va avea 4 profite directe: (profiturile indirecte nefiind socotite).

1. Utilizându-se mai bine materialul de morărie, prețul măcinării se va scădea, prin urmare și prețul pâinei.

2. Exportându-se făină, va intra în țară o sumă de bani mai mare de cât ar intra exportându-se un articol mai ieftin, grulul.

3. Agricultorul vinzându-și grulul la morarul din țară va obține un preț mai remunerator de cât dacă l'ar vinde speculamentului pentru export.

4. Agricultura va mai câștiga prin mare cantitate de materii azotoase (tărțe) ce i se vor pune la dispozițiune pentru îngrășatul vitelor și respectiv pentru fertilizarea pământurilor. Tărța fiind foarte voluminoasă este mai greu de a se exporta și mai de preferat a se vinde în țară (*).

Vom desvolta aceste puncte mai târziu.

Idealul ar fi ca toată cantitatea de 74.830 vagoane grul exportat să se macine în țară și apoi să se exporte. Pentru acest scop ar trebui să se instaleze un nou număr de mori, capabile de a măcina $74.830 - 20.206 = 54.630$ vagoane adică presupunând morile actuale utilizate intensiv 11 luni pe an, ar mai trebui să se instaleze *aproape încă atâtea mori câte avem astăzi*, căci astăzi capacitatea morilor este de 60.000 vagoane și partea grulului exportat, pe care morile actuale n'ar fi capabile de a o măcina, este de 54.630 vagoane. Pentru măcinarea acestor 54.630 vagoane pe an ar trebui să se imobilizeze în mori un nou capital de 23 milioane lei, dacă s'ar instala mori mici, ca majoritatea morilor noastre. Dacă însă s'ar instala mori, de la 5—6 vagoane în sus—lucru mai de preferat—atunci s'ar putea măcina aceeași cantitate cu un capital angajat mai mic, adică de circa 17 milioane. În fine, dacă s'ar instala mori de o capacitate de la 10 vagoane în sus—lucru și mai de preferat—atunci s'ar putea măcina tot aceeași cantitate cu un capital angajat și mai mic, adică de 12 milioane franci. Capital rulant strict necesar, ar trece peste 18 milioane lei.

(*) Pentru exportul țării din Indii s'a încercat, fără vre-un rezultat practic, comprimarea ei și fabricarea în forme de turtă spre a ocupa puțin loc în vapor și a se dispensa de saci.

Această din urmă ipotesă ar presupune instalarea a 16 mori de mărimea celei din Brăila, a a d-lor frați Galatziatos, ce cottă $\frac{3}{4}$ de milion de franci. Aceste 16 noi mori împreună cu cele 98 mori existente ar fi capabile de a măcina tot grâul ce-l produce România pe an.

Din acest interesant calcul se poate judeca cât este de avantajos pentru o țară de a încuraja instalarea de mori mari, bine situate, și puține la număr, cari pentru a lucra aceeași cantitate de grîne cer nu numai un capital pe jumătate dar și spese de administrațiune mai mici, lucrători mai puțini combustibil, materiale etc. în mai mici cantități pentru un același travaliu efectuat. Natural, că nu ar fi logic să se instaleze prea multe mori, căci în anii când recolta grâului ar fi rea, capitalul angajat în acele mori ar rămâne neproductiv, după cum s'a întâmplat în Budapesta, unde morile au trebuit să se indiceze pentru a micșora producțiunea. Statele-Unite din America, po-

sedă asemenea mori capabile de a măcina tot grâul recoltat acolo. Credem însă că instalarea a 10—12 mori de câte 10 vagoane fie-care ar aduce cel mai mare profit țarei, lucru pe care 'l vom proba și cu cifre, când vom vorbi și despre balanța comerțului României.

Cea mai mare moară din lume este moara cu aburi a societății «Pillsburg et Hashburn Co. Limited» din America de Nord.—Această societate posedă mai multe mori și cea mai mare este moara (A) care poate produce pe ȳi :

7.200 Barells = 1.411.200 Wengl = 635 040 kgr. = $63\frac{1}{2}$ vag. Tote morile împreună, ale acestei societăți americane produc pe ȳi 17.500 Barells = 1.543.500 kgr. = $154\frac{1}{2}$ vag. sau pe 332 de ȳile pot măcina 51.200 vagoane.

Așa dar o asemenea societate dacă ar exista în România tot grâul recoltat la noi s'ar exporta sub formă de făină, prespunându-se că și morile existente ar lucra intensiv 11 luni pe an.

MINISTERUL CULTELOR ȘI INSTRUCȚIUNEI PUBLICE

PUBLICAȚIUNE

Se aduce la cunoștința doritorilor, că în ziua de 8 August a. c., ora 11 a. m., se va ține o nouă litație, la prefectura jud. Botoșani, pentru aprovizionarea școalei secundare din orașul Botoșani cu lemne de foc, necesare în iarna 1896/98.

Condițiunile sunt aceleași din publicațiunea No. 1669, inserată în «Monitorul Oficial No. 12 din 13 Aprilie 1897.

Se aduce la cunoștința doritorilor că în ziua de 18 August a. c., ora 11 a. m., se va ține litație publică orală în pretoriul acestui Minister din strada Diaconiselor, pentru dărâmarea dependențelor din curte de la imobilul din calea Dorobanți No. 105 din Capitală.

Dărâmarea, nivelarea și curățirea terenului va privi pe concurentul asupra căruia se va adjudeca litația și care va trebui să depună o garanție de 10% din prețul oferit cum și jumătate din acest preț, iar la semnarea contractului va achita restul prețului oferit. Garanția se va libera după terminarea definitivă a dărâmării și după îndeplinirea tuturor obligațiunilor din contract.

Termenul în care trebuie efectuată dărâmarea tras-

portarea materialelor, curățirea și nivelarea terenului va fi cel mult de 15 ȳile de la data contractului.

Se aduce la cunoștința generală că în ziua de Marți 31 August stil nou a. c., orele 11 a. m., se va ține litație la Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române (Gara de Nord) pentru aprovizionarea furniturii a 100,000 traverse de stejar pentru cale normală secundară predabile la una din gările rețelă Căilor Ferate Române după alegerea concurenților.

Aceste traverse sunt a se preda în modul următor : jumătate din întreaga furnitură cel mai târziu până la 15 Decembre stil nou a. c., iar jumătate în cantități lunare egale începând din Ianuarie și până la finele lunii Aprilie stil nou 1898.

Oferta se va întocmi cu condițiunile următoare :

- a) Cantitatea oferită.
- b) Termenul de predare și cantitatea de predat lunar.
- c) Stațiunea de predare și prețul unitar.

Doritorii de a concura această litațiune, vor adresa ofertele D-lor, Direcțiunei Generale a Căilor Ferate Române, Serviciul P. (Gara de Nord), București, cu inscripția următoare pe plic :