

PLUTĂRITUL PE BISTRIȚA ȘI SIRET ÎN PRIMA JUMĂTATE A SEC. AL XIX-LEA; ROLUL NEGOTULUI CU CHERESTEA ÎN PROPĂȘIREA PE CALEA BURGHEZĂ A SOCIETĂȚII ROMÂNEȘTI DE LA RĂSĂRIT DE CARPAȚI

LOG RAFTING ON BISTRITA AND SIRET IN THE FIRST HALF OF THE NINETEENTH CENTURY; THE TIMBER TRADE AND ITS ROLE IN THE BOURGEOIS DEVELOPMENT OF THE ROMANIAN SOCIETY ON THE EASTERN SIDE OF THE CARPATHIANS

LE TRANSPORT SUR RADEAUX SUR BISTRIȚA ET SIRET DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XIXÈME SIÈCLE ; LE RÔLE DU COMMERCE AVEC DU BOIS SCIÉ DANS LE DÉVELOPPEMENT BOURGEOIS DE LA SOCIÉTÉ ROUMAINE DE L'EST DES CARPATES

drd. Aurel Gheorghe PREPELIUC¹

Rezumat: În prima jumătate a sec. al XIX-lea, comerțul cu chereștea al Moldovei desfășurat prin plutire pe Bistrița și Siret, a luat un deosebit avânt beneficiind și de noua conjunctură internațională. Tratatul de la Adrianopol din 1829 este punctul culminant al unei serii de înțelegeri internaționale ce implicau o progresivă emancipare economică a Principatelor Dunărene.

Liberalizarea comerțului la gurile Dunării a descătușat din letargie cel mai activ segment al societății românești – negustorimea. Alături de negustorii turci sau greci și negustorii români sunt tot mai activi în comerțul cu chereștea lucrată din lemnul pădurilor Carpaților Orientali, transportată prin plutărit până la Galați, Brăila sau Sulina, de unde, această marfă foarte cătată la export, lua apoi calea mărilor.

Cuvinte cheie: fierăstrău, chereștea, plutărit, negustori, Bistrița, Siret

Abstract: In the first half of the XIXth century, the timber trade in Moldova was deployed through log rafting on the Bistrița and Siret, trade which was soaring in light of the new international conjuncture. The Adrianopol Treaty in 1829 is the climactic point to a series of international trades that implied a progressive economic emancipation of the Danube principedom.

The liberalization of commerce at the Danube mouths has liberated from lethargy the most active segment of Romanian society – the merchants. Alongside the Turkish and Greek merchants, the Romanian tradesmen are more and more active in the commerce of the timber that comes from the forests located in the Oriental Carpathians, transported through log rafting to cities such as Galati, Braila or Sulina, from where, this precious export cargo, would be transported through navigation on the seas.

Keywords: handsaw, timber, merchants, Bistrița, Siret

¹ Școala Doctorală de Științe Socio-Umane Universitatea „Ștefan cel Mare” Suceava; Muzeul Național al Bucovinei Suceava.

Résumé: Dans la première moitié du siècle. Au XIX^e siècle, le commerce du bois scié de la Moldavie, réalisé par des radeaux sur Bistrita et Siret, connaît un essor particulier, bénéficiant de la nouvelle situation internationale. Le traité d'Adrianople de 1829 est l'aboutissement d'une série d'accords internationaux impliquant une émancipation économique progressive des principautés du Danube.

La libéralisation du commerce à l'embouchure du Danube a libéré de la léthargie le segment le plus actif de la société roumaine - le marchand. À côté des marchands turcs ou grecs, les marchands roumains sont aussi de plus en plus actifs dans le commerce du bois scié fabriqué, provenant des bois des forêts des Carpates orientales, transporté par radeaux à Galați, Brăila ou Sulina, d'où cette marchandise très exportée prenait ensuite la route maritime.

Mots-clés: scie, bois, radeau, marchands, Bistrita, Siret

Criza prin care trecea Imperiul Otoman și conflictele armate cărora trebuia să le facă față în a doua jumătate a sec. al XVIII-lea au avut repercusiuni și în ce privește cuantumul furniturilor țărilor române către Poartă. Dintre produsele cerute tot mai frecvent și în cantități tot mai mari se numără și lemnul, în formă brută sau prelucrat în diferite sortimente de cherestea.

Hatișeriful din 1774 proclamă desființarea zaharelei, turcii trebuind să-și plătească aprovizionările. Mult mai explicit și mai pe larg este formulat hatișeriful din 1802 ce va reglementa relațiile țărilor române cu Turcia din punct de vedere economic până la tratatul de la Adrianopol din 1829.² În toată această perioadă, se plătea doar tăiatul și căratul cherestelii destinate Porții, pentru lemnul propriu-zis neplătindu-se nimic, fiind considerat se pare, o obligație a domniei față de Poartă, după cum aprecia retoric marele istoric C. C. Giurescu.³ Imperiului Otoman a fost nevoit să reglementeze prestările în natură ale Moldovei, lucru recunoscut internațional prin convenția de la Akkerman, în care se specifică: „Sublima Poartă va acorda locuitorilor celor două provincii libertatea comerțului pentru toate produsele pământului și ale industriei lor”⁴.

Dezvoltarea producției de cherestea din regiunile de munte ale Moldovei și perspectivele pe care le oferea comerțul cu material lemnos, au trezit interesul reprezentanților capitalismului în dezvoltare de la noi – negustorii de cherestea.⁵

Regulamentul organic a consfințit libertatea exportului tuturor produselor, oricărui cumpărător sau negustor garantându-i-se libertatea valorificării mărfurilor

² Andrei Oțetea, Andrei Oțetea, *Pătrunderea comerțului românesc în circuitul internațional (în perioada de trecere de la feudalism la capitalism)*, București, Editura Academiei Române, 1977, pp. 21-22.

³ C. C. Giurescu, *Istoria pădurii românești din cele mai vechi timpuri până astăzi*, Ediția a doua, revăzută și adăugită, București, Editura Ceres, 1976, p. 235.

⁴ *Ibidem*, p. 22.

⁵ Corneliu Istrate, *Meșteșuguri țărănești în regiunea de munte a Moldovei în prima jumătate a secolului al XIX-lea (Aspecte economice și sociale)*, în „Memoria Antiquitatis”, IX-XI (1977-1979), Muzeul de Istorie Piatra Neamț, 1985, pp. 329-330.

cumpărate din Principate, „a face neguțătorie cu a lor producturi pretutindeni unde i-ar povățui industria și folosul lor”.⁶

Cu toate acestea, negustorii de plute erau supuși unor taxe, altele decât cele vamale, chiar și după desființarea raialei Brăila. În anul 1832, nou creatul domeniu Brăila a fost dat în arendă la pachet cu toate veniturile, inclusiv cele percepute plutelor ce coborau pe apa Siretului, respectiv 5 lei taxă pentru o plută de 20 bucăți de cherestele mari „ce era și mai nainte obicinuită”.⁷ În același contract se stipula că în cazul în care va apărea o înțelegere între Moldova și Țara Românească privind desființarea acestei taxe pentru plute, taxa evaluată la 40.000 lei/ an se va scădea din suma cuprinsă în contract.⁸

Într-un hrisov din anul 1836, domnitorul Moldovei, Mihail Grigore Sturza, amintește că locuitorii Galațiului, inclusiv negustorii, „au făcut cerere a fi mântuiți de nedreapta luare de câte 5 lei de plută la Vădenii Țării Românești, pre vechiul obicei turcesc”.⁹ Domnitorul reamintește gălățenilor că a ridicat acea taxă, dar sugerează obștii Galațiului oportunitatea impunerii plutelor ce ajung în acest oraș la plata unei alte taxe în bani sau în natură, în scopul modernizării orașului.¹⁰

Înțelegerea în legătură cu taxele de plutărit între Principatele Române s-a încheiat încă din 1832, fiind reînnoită în 1835 până în anul 1838. În ciuda acestui fapt, visteria Țării Românești a oprit pe nedrept 40.000 groși negustorilor din Galați, după cum rezultă din corespondența oficială dintre cele două Principate, plângerea din 13 iunie 1835 fiind făcută de însuși domnitorul Moldovei, Nicolae Suțu.¹¹

Anaforaua statului din 1836 face pomenire de art. 158, cap. 5 al Regulamentului pentru plutirea Siretului și a Prutului proclamând deschiderea plutirii pe cele două râuri: „Siretul și Prutul care curg de-a lungul țării spre miazăzi și dau în Dunăre vor sluji spre pogorârea mărfurilor și a producturilor fără vreo dare de plată la plutirea lor (...)”.¹²

Potențialul economic al râurilor de la răsărit de Carpați a fost intuit și de primul guvernator al Bucovinei, generalul Gabriel Splény von Mihálydy, cel care a elaborat o amplă descriere a districtului la conducerea căruia se găsea. Generalul evidențiază avantajele utilizării căilor navigabile în comerțul exterior al proaspetei provincii austriece și necesitatea încheierii unui tratat cu Turcia în acest sens, tratat care va putea

⁶ Adrian Macovei, *Unificarea vamală între Moldova și Țara Românească (I)*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, VIII (1971), p. 201.

⁷ *Analele Parlamentare ale României, Legislatura I – Sesiunea I, 1831-1832*, București, Tomul II, 1892, p. 596.

⁸ *Ibidem*, p. 597.

⁹ Nicolae Iorga, *Contribuții la istoria modernă a Galaților*, în „Academia Română. Memoriile Secțiunii Istorice”, Seria III, Tomul XII. București, 1932, p. 236.

¹⁰ *Ibidem*, p. 236.

¹¹ Arhivele Naționale. Serviciul Arhive Naționale Istorice Centrale (în continuare ANSANIC), Inventarul Fondului personal Arsachi Apostol, Nr. 267/1833, iunie 13, Iași, p. 42.

¹² *Documente privitoare la navigațiunea română*, în „România Liberă”, anul XI, Nr. 2979, Iași, 30 iulie (11 august) 1887, p. 3.

fi încheiat de Austria abia după un deceniu: „Deoarece a face râurile Nistru, Prut și Siret navigabile nu mi se pare imposibil, realizarea va depinde în acest caz dacă se va putea obține printr-un Commerce-Tratat convenabil cu Poarta permisiunea de a face negoț pe Nistru până la Bender, iar pe Prut și pe Siret până la Dunăre, respective la Galați”.¹³

Primul pas în realizarea acestui deziderat a fost făcut prin înființarea consulatului austriac la Iași, în 1783, la un an de la deschiderea consulatului rusesc. Pe plan comercial, tratativele turco-austriece aveau ca bază de plecare tratatul încheiat la 27 iulie 1718, în care se stipula libertatea de negoț pentru supușii austriece și protecția acestora pe teritoriul Imperiului Otoman, era deschisă navigația pe Dunăre pentru comerțul austriac, iar taxa vamală era fixată la 3% ad valorem, tratat ce a fost confirmat „perpetu” la 20 mai 1747. Prin senedul din 24 februarie 1784, Imperiului Habsburgic îi era acordată clauza națiunii celei mai favorizate, primind și dreptul de a face comerț la Marea Neagră.¹⁴

Potrivit înțelegerilor de la acea vreme, o concesiune smulsă Porții de una din puterile europene, conform clauzei națiunii celei mai favorizate, se aplica automat și celorlalte („toate libertățile și avantajele de care profită sau vor profita francezii, englezii, olandezii și rușii sau orice altă națiune mai favorizată”)¹⁵; tratatul vamal austriac din 1784, ca și cel rusesc din 1783 sunt similare celor ce se aplicau mărfurilor franceze și engleze, taxa vamală fiind menținută la 3% ad valorem, percepută după chintal și oca, dar, după informațiile consulilor austriece, taxa se situa de fapt undeva în jurul valorii de 2%.¹⁶

Un document păstrat la Arhivele Naționale Iași, despre vânzarea veniturilor vămii moldovenești în prima jumătate a anului 1804, face referire și la comerțul de tranzit ce utiliza căile navigabile ale Moldovei, în spiritul tratatului de la 1784: „25. Cherestea ce să faci de neguțitori, și de alții, și să pogoară la șcheli, va plăti vama câte trii lei la suta de lei, cum și pentru cibuce asămine să se urmezi plata vămii, așijdere și cherestea ce va treci peste hotar de vânzare, să plătească iarăși asămine vamă, afară di ce împărătească și domnească, socotindu-să cherestea ce să vinde, prețul ei la șcheli, iar nu după prețul ce o cumpără neguțitorii din țară”.¹⁷

Textul face referire și la situația specială a așa-numiților „sudiți”, negustori pământeni ce se bucurau de protecția austriacă sau rusească: „30. Sudeții rusești și austriece, pentru toată marfa câtă vor aduci di piste hotar aice în stăpânire Moldovei, cum și pentru câtă vor cumpăra de aice din țară și o vor treci peste hotar, după înaltile

¹³ *Bucovina în primele descrieri geografice, istorice, economice și demografice*, Ediție bilingvă îngrijită de acad. Radu Grigorovici, Cernăuți, Editura Alexandru cel Bun, 2011, p.167.

¹⁴ Andrei Oțetea, *op. cit.*, p. 33.

¹⁵ *Ibidem*, p. 27.

¹⁶ *Ibidem*, p. 26.

¹⁷ Arhivele Naționale din Iași, Fond Documente, P.143/26, apud: Ion Murariu, *Un document privitor la vânzarea „Slujbei Vămii” în Moldova pe perioada 1 ianuarie – 30 iunie 1804*, în: „Carpica”, XXIX, Bacău, 2000, p. 218.

împărătești ahtinameli, și după deosăbite împărătești poronci, vor plăti vamă după tarifa ci esti aşazăată, iar cari marfă nu va fi arătată în tarifă, va plăti vama după socoteala a trii lei la sută, iar pentru marfa trecătoare să nu fie supărați”.¹⁸

Un alt document intitulat „Ponturile slujbii vămilor cu care s-au vândut pe acest următoriu an 1807”¹⁹ vine cu exact aceleași precizări în privința comerțului de tranzit și al sudiților rezultând că cel puțin în teorie, instituția vamală moldovenească se aliniase obligațiilor ce-i reveneau, urmare a prevederilor tratatelor comerciale încheiate de Poarta Otomană cu Austria.

Slaba productivitate a muncii– cheresteaua era produsă cu precădere cu unelte de mână, fierăstraiele hidraulice fiind puține și de randament redus– la care se adaugă numărul mare de plute legate pe malul Bistriței în Carpații Răsăriteni și numărul de zile necesare plutășilor pentru a parcurge traseul pe apă de la Piatra la Galați ca și drumul pe uscat la întoarcere, a dus la o penurie a forței de muncă cu repercusiuni asupra promptitudinii îndeplinirii obligațiilor către Poartă. La 18 aprilie 1814, isprăvnicia ținutului Suceava este somată de către Visterie să cerceteze împrejurările în care plutele cu cherestea „negustorească” au ajuns la Galați înaintea celor cu cherestea „împărătească” care rămăseseră în cele două județe de unde provenea cea mai mare parte a cherestelei moldovenești– Suceava și Neamț– fapt ce a produs o mare tulburare, isprăvniciei cerându-i-se urgentarea expedierii plutei cu lemn destinat Turciei.²⁰

În condițiile în care comerțul cu cherestea avea ca finalitate aprovizionarea Imperiului Otoman la prețurile preferențiale stabilite în capitala turcă, negustorii moldoveni aveau puține alternative pentru a depăși această situație, dobândirea poziției de sudit dovedindu-se cea mai atractivă. Pentru a putea beneficia de protecția consulară austriacă, marii negustori moldoveni cumpără moșii situate în Bucovina dobândind în consecință cetățenie austriacă.²¹ Fenomenul a luat proporții în așa măsură încât domnitorul Moldovei, Ioniță Sandu Sturza se vede silit a se plânge Porții.²²

La 4 decembrie 1815, Raab, consulul austriac la Iași îl informează pe Metternich despre comerțul cu lemn al supușilor austrieci din Principat. Din relatările acestuia, reiese că un număr de supuși austrieci au cumpărat lemn tăiat în Moldova, pe care l-au transportat prin plutărit pe Moldova, Bistrița și pe Siret până la Dunăre unde l-au vândut negustorilor turci sau l-au transportat pe socoteală proprie până la

¹⁸ *Ibidem*, p. 219.

¹⁹ T. G. Bulat, *Contribuțiuni la istoricul vămilor din Țările românești (1807-1812)*, în: „Arhivele Basarabiei”. Revistă de istorie și geografie a Moldovei dintre Prut și Nistru, An II, Nr.2, aprilie-iunie 1930, pp.133-139.

²⁰ ANSANIC, Inventarul Fondului Achiziții Noi pach. MMCDXXXVI-MMCDLXX (1520-1862), pach. MMCDXXXV, Nr. 25/1814, aprilie 18, p. 88.

²¹ Andrei Oțetea, *op. cit.*, p. 32.

²² Nicolae Iorga, *Plângerea lui Ioan Sandu Sturza Vodă împotriva sudeților străini în Moldova*, Extras din *Analele Academiei Române, Seria II.* – Tom XXXV. Memoriile Secțiunii Istorie, București, 1912, p. 5.

Constantinopol pentru un preț mai bun. Pe de altă parte, odată cu anexarea Basarabiei, Rusia atinge gurile Dunării, acest areal fiind un debușeu firesc și atractiv pentru angroșiști, dată fiind lipsa pădurilor din sudul Basarabiei și nevoia în creștere de lemn de construcții civile și navale din proaspăta provincie rusească. Singura problemă rămânea interdicția pentru supușii Imperiului Otoman de a exporta lemn în Rusia învecinată. Inventivi, negustorii s-au deplasat în Transilvania și Bucovina– provincii austriece bogate în păduri și cu debușeu la Dunăre prin intermediul Bistriței și Siretului– au cumpărat de acolo câteva sute de bușteni pentru care au obținut certificate de origine în care au inclus și lemnul moldovenesc și astfel au încercat a exporta întreaga cantitate de lemn de construcție în virtutea dreptului de tranzit, întreaga marfă fiind declarată austriacă. Acest artificiu nu a scăpat vigilenței Porții care a oprit complet tranzitul cu cherestea și lemn pentru construcții navale, lemnul putând părăsi portul dunărean doar sub acoperirea unei cauțiuni ca garanție că destinația transportului este Constantinopolul. În final, consulul austriac se arată încrezător în potențialul economic al întinselor suprafețe împădurite din Bucovina și Transilvania ce pot fi valorificate prin transportul lemnului prin plutărit pe Bistrița și apoi Siret până la Galați, de unde, lemnul atât de solicitat în construcții și în șantierele navale, să poată fi expedit pe vase la Triest și Veneția.²³

Și Franța este în căutare de noi piețe de desfacere pentru produsele sale și de materii prime ieftine și ușor de procurat mai ales în delicatul tablou politico-militar al Europei de la cumpăna sec. XVIII-XIX. Viceconsulul francez la Iași, Joseph Parant, punctează principalele articole de export ale Moldovei, subliniind că în condițiile în care navigația ar deveni liberă în Marea Neagră, două ar fi produsele care ar interesa în mod special marina franceză: pastrama și lemnul de construcție „a cărei calitate și cantitate nu pot fi lăudate îndeajuns”.²⁴ Acesta arată că în împrejurimile orașului Piatra Neamț există un codru uriaș care produce o mare cantitate de lemn de construcție unde fac turcii tăierea: „Domnul pune să se taie pentru ei lemnul de construcție pe care-l socotesc ei potrivit pentru marina lor; și aceasta se datorește ușurinței transportului său pe apă, până la Galați, el fiind dat la vale în Bistrița care îl duce în Siret și acesta până în Dunăre”.²⁵

Cronica liuzilor din 1803 publicată de Theodor Codrescu, în afara satelor specializate în facerea cherestelei, înregistrează sate de plutași în ținutul Bacău, ocolul Bistrița de Sus și în ținutul Neamț, ocolul Pietrii. Dacă în cazul satelor din Neamț plutăritul ar putea fi o consecință a faptului că acestea dispun de „loc puțin”, statistica aceasta caracterizează satele din ținutul Bacăului ca având „loc îndestul”, ca atare

²³ *Documente privind Istoria României. Colecția Eudoxiu de Hurmuzachi (Serie nouă)*, vol. II, București, Editura Academiei, 1967, pp. 281-282; *Doc. Callimachi, I*, pp. 236-237, no. CLXXXV, apud: Nicolae Iorga, *Istoria comerțului românesc. Epoca mai nouă*, București, Tipografia „Tiparul Românesc”, 1925, p. 123.

²⁴ *Călători străini despre Țările Române*, vol. X, partea a II-a, București, Editura Academiei Române, 2001, p. 1316.

²⁵ *Ibidem*, p. 1316.

practicarea plutăritului se datora cu precădere veniturilor substanțiale pe care această îndeletnicire le aducea locuitorilor zonei.²⁶

La 9 noiembrie 1837, negustorii din Piatra cer intervenția domnitorului Mihail Sturza în rezolvarea problemelor juridice pe care le au cu plutașii din ținutul Bacău, arătând și că „acest negoț al plutilor de cherestele sporirea lui este de la înlesnirea plutașilor, pentru cari la aceste întâmplări de a lor neurmări după alcătuirea ce săvârșim cu ei, ne înlesnim cu locala ocârmuiri a ținutului Neamț”.²⁷

În prima jumătate a sec. al XIX-lea, principala piață de desfacere pentru lemnul din arealul carpatic o reprezenta Imperiul Otoman. Lemnul din pădurile Moldovei, Bucovinei și Transilvaniei destinat acestui export era tăiat și prelucrat în funcție de cerințele pieței orientale ce deosebea lemnul ca marfă în trei mari categorii: lemnul de catarge, lemnul de dulgherie sau de construcție și fereastră (cheresteaua).²⁸

Denumirea primului sortiment este data de întrebuințarea cea mai curentă – catarg de corabie cu pânze. Buștenii destinați catargului principal trebuiau să aibă o lungime de 28-30 m (30-32 „palme domnești”) și o circumferință de 270 cm (7-9 „palme domnești”) măsurată la 5 „palme domnești” de capătul bușteanului. O plută de catarge constă din 4 sau chiar 3 bucăți la exemplarele cu un diametru mai mare.

Al doilea catarg poartă numele de catargel și îl regăsim în partea din spate a corabiei. Are cam aceeași lungime cu catargul, fiind însă inferior ca diametru: 186 cm (6-6,5 „palme domnești”), o plută de catargele numărând cinci bucăți.

Al treilea fel de catarg poartă numele de trinchet, întrebuințat în partea din față a vasului. Trinchetul trebuie să măsoare la 4 m de capătul gros cel puțin 98 cm diametru și o lungime de 22-24 m (24-26 „coți domnești”). O plută cu 7 bucăți din acest sortiment poartă numele de plută mica de trincheti, una cu 14 bucăți, plută mare.

În al patrulea rând urmează raielele (se foloseau pentru confecționarea vergelor ce susțineau velele) utilizate ca tije pentru vele de mari dimensiuni. Au o lungime de 19-20,5 m (20-22 „palme domnești”) și o circumferință la capătul gros de 108-124 cm (3,5-4 „palme domnești”). Pentru o plută mică de raiete erau necesare 13 bucăți iar pentru una mare, 26.

Ultimul sortiment era cel al raieluțelor, tije pentru vele de mici dimensiuni. Au o lungime de 17-18 m (18-20 „coți domnești”) și o grosime de 46-62 cm (1,5-2 „palme domnești”). O plută din acest sortiment trebuie să cuprindă 26 bucăți plută mică de raieluțe, sau, 52 de bucăți, pluta mare.²⁹

Toate aceste sortimente enumerate mai sus, reunite sub denumirea de lemn de catarge, erau întrebuințate în construcțiile navale. Comerțul turcesc cu lemn pentru construcții navale din zorii epocii moderne nu utiliza ca unitate de măsură nici metrul

²⁶ Theodor Codrescu, *Uricariul*, vol. VII, Iași, Tipografia Buciumului Român, 1886, pp. 262-291.

²⁷ Arhivele Statului Iași, Secretariatul de Stat, dosar 311, f. 168-169, apud Adrian Macovei, *Organizarea administrativ-teritorială a Moldovei între anii 1832 și 1862 (II)*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, XX, Iași, 1983, p. 167.

²⁸ Oesterreichische Forst-Zeitung, Viena, Nr. 494 /17 iunie 1892, p. 159.

²⁹ Ibidem, p. 159.

cub și nici pluta de măsură, ci o unitate imaginară, takim. „Takim” are sensul de bucată în funcție de care se poate contabiliza o cantitate de lemn destinat construcțiilor navale. Spre exemplu, 1 takim= 1 catarg= 3 catargele= 3,5 trincheți= 6 raiele= 12-14 raieleuțe. Lemnul cumpărat din schelele Dunării în vederea comercializării în Turcia era legat în plute măsurate exclusiv după această unitate de măsură, takim-ul.³⁰

Se contureaza treptat o pătură negustorească în care își fac loc treptat și negustorii de lemn, catagrafiile Moldovei oferind date statistice și în această direcție; în anul 1774 nu se regăsesc chereștegii între negustorii înregistrați, în anul 1820 sunt consemnați 9 chereștegii, toți din Iași, iar în anul 1831 numărul acestora ajunge la 20 dintre care unul la Botoșani, unul la Târgul Frumos, restul de 18 la Iași. Conform unui extract al visteriei Moldovei din anul 1832, existau la Piatra 303 negustori, 6 de starea I, 56 de starea a II-a și 201 de starea a III-a.³¹ Chiar dacă nu se menționează felul negustoriei practicate, foarte probabil că între cei peste 300 de negustori din târgul Piatra se aflau și negustori de chereștea, marfă ce era transportată pe Bistrița în plute de chereștele sau ca încărcătură pe plutele de butuci.

Esența acestei îndeletniciri este surprinsă poate cel mai bine de Wilhelm von Kotzebue în iulie 1840, în notele sale de călătorie prin județul Neamț, unde erau moșiile cumnaților săi din familia Cantacuzino: „Bistrița este de cel mai mare folos pentru locuitorii din acești munți. E singurul izvor al înavuțirii lor pentru că, de vreme ce pământul neroditor nu-i îndemânează a se îndeletnici cu agricultura, apoi negoțul cu lemne este singurul lor izvor de câștig. Grinzi, bârne, tălpi, scânduri de brad din marile ferăstraie, până și catarguri, plutesc până în Siret, unde se revarsă Bistrița, și de acolo spre Dunăre până la Galați, de unde apoi 40-50 plute de aceste mici se așează una peste alta și, legându-se de corăbii, se trag pe apă până la Constantinopol. Însă, la iscarea unei furtuni cât de mici, se dezleagă și plutele se lasă în voia sorții și lesne se poate închipui câte se pierd în asemenea împrejurări.”³²

Un drum cu pluta de la Piatra la Galați dura cca. 10-15 zile, dar în condiții optime drumul putea fi parcurs și în 6-8 zile. După cel mult o săptămână, cât era nevoie pentru legarea plutei maritime destinată Constantinopolului, se pornea din nou la drum cu un echipaj de 10 plutași experimentați, de care era nevoie pentru cele două vâsle din partea din față și două cârme în partea din spate a plutei. Drumul până la Sulina– dacă nu sufla și Tremontana sau Greco Levante, un vânt dinspre litoral– dura cinci sau șase zile. Aici plutele erau încredințate unor vase închiriate în prealabil, vase cu pânze inițial și mai apoi vapoare cu abur, care le vor remorca la Constantinopol. Drumul este deosebit de primejdios, astfel că, din 20-25 de mari plute luate în remorcă la Sulina anual, rareori ajungeau la destinație 15, restul fiind abandonate de vasele ce le remorcau, din cauza mării prea agitate. Cu toate acestea, profitul rezultat dintr-o

³⁰ Ibidem, p. 160.

³¹ Ion Murariu, *Dezvoltarea păturii negustorești în Moldova între anii 1774 și 1829*, în „Studii și cercetări științifice” (Seria Istorie – Filologie), Institutul Pedagogic din Bacău, 1974, pp. 99-106.

³² Constantin Turcu, *Wilhelm von Kotzebue– călător german acum un veac prin jud. Neamț*, în „Anuarul Liceului «Petru Rareș»” Piatra Neamț, anii 1936-1940, p. 98.

singură plută ajunsă la destinație putea fi atât de consistent, încât exportul acesta pe mare era totuși considerat profitabil.³³

Chiar și în condițiile monopolului turcesc asupra comerțului moldovenesc de cherestea, această activitate s-a dovedit ofertantă pentru negustori și marii proprietari de fond forestier. Cu atât mai mult, prevederile Tratatului de la Adrianopol (2/14 septembrie 1828) deschideau oportunități de care au înțeles să profite reprezentanții burgheziei în formare. În primăvara anului 1830, căminarul Ștefan Moshu din București prin reprezentantul său Nicolae Glichî (Glichis) se înțelege cu paharnicul Dumitrache pentru o afacere de cherestea de 17.200 groși, cherestea ce urma a fi predată de paharnic la schela Galați. Doi ani mai târziu, căpitanul vasului „Gorgo” se învoiește cu același Nicolae Glichî pentru un transport de cherestea la Constantinopol, 5331 dulapi și scânduri pe care să le transporte ca încărcătură dar și sub forma unei plute remorcată de vas, transport pentru care, Glichî urma să achite 14.500 groși.³⁴

Între documentele de la Arhivele Naționale Istorice Centrale, nu puține sunt cele relevante pentru o mai bună cunoaștere a rolului plutașilor și a negustorilor de cherestea în cristalizarea unui peisaj economic înnoitor, bază a României moderne. Se desprind o serie de personaje energice pe plan economic, fiecare în parte cărmizii la edificiul capitalismului românesc ce sta să se nască. Luăm astfel cunoștință cu o persoană activă în mediul negustoresc al Moldovei din prima jumătate a sec. XIX, Iacob Morășcanu (Morișcanu) fiul lui Toader Moroșcanu din târgul Piatra. Într-un act din 28 ianuarie 1828, Neculai, fiul preotului Gavril, adevărate primirea unei sume de bani de la Iacob Morișcanu căruia trebuia să-i livreze la Florii 200 dulapi lungi de 16 palme.³⁵ Începând cu această dată, după cum reiese din documentele de arhivă, I.M. încheie numeroase înțelegeri cu locuitori ai satelor nemțene din bazinul Bistriței pentru confecționarea unor sortimente de cherestea în vederea comercializării. Nu rămâne străin nici de breasla producătorilor de cherestea, la 29 iulie 1829 cumpărând fierăstrăul lui Vasile Busuioc din Fundul Dreptului cu 110 lei și 2000 de scânduri.³⁶ O astfel de instalație se dovedea a fi deosebit de profitabilă de vreme ce pentru doar 16 zile de folosință a fierăstrăului (nu se specifică dacă este vorba de același fierăstrău), un anume Constantin Adache îi rămânea dator cu 660 de lei.³⁷ Uneori tranzacțiile se încheiau și prin troc, cum a fost cazul înțelegerii din 27 septembrie 1831 pentru 2.400 scânduri în schimbul a 3 stoguri de fân.³⁸

³³ Oesterreichische Forst-Zeitung, Viena, Nr. 494 /17 iunie 1892, p. 160.

³⁴ ANSANIC, Inventarul Fondului Achiziții Noi pach. MMDCCCLXXXI-MMDCCCXCVII (1501-1909), pach. MMDCCCXCV, Nr. 18/1832, iulie 15, și Nr. 19/1832, iulie 21, p. 132.

³⁵ ANSANIC, Inventarul Fondului Achiziții Noi pach. MMDCCCXCVIII-MMDCMIV (1536-1870), pach. MMDCCCXCIX, Nr. 7/1828, ianuarie 28, p. 62.

³⁶ Ibidem, Nr. 8/1829, iulie 29, p. 63.

³⁷ Ibidem, Nr. 68/1847, noiembrie 2, p. 77.

³⁸ Ibidem, Nr. 11/1831, septembrie 27, p. 63.

La 1 ianuarie 1839, Mihail Gr. Sturza, domnitorul Moldovei, îi acordă patentă de starea a III-a, „să fie cunoscut și ocrotit de toate dregătoriile”.³⁹ Comerțul cu cherestea a lui I. M. se baza pe plutăritul pe Bistrița și Siret de la Piatra la Galați și Brăila, pe cont propriu sau în tovărășie cu alți negustori. În unele acte apare expres obligativitatea predării cherestelei legate în plute: „două plute de grinzi predate la malul Tarcăului”.⁴⁰ Pe lângă calitatea de negustor, conform unui document, la 1 ianuarie 1846, lui Iacob Moroșcanu îi este conferită și patenta de treapta a III-a ca meșter lucrător în corporația plutașilor.⁴¹

În condițiile stării deplorabile a căilor de comunicații terestre, în prima jumătate a sec. al XIX-lea, transportul fluvial se dovedea o alternativă atrăgătoare pentru comerțul Moldovei. Plutele nu reprezentau doar o simplă marfă ci și vehiculul capabil să transporte diferite mărfuri pe apa Bistriței și apoi pe Siret până la schelele Dunării maritime. S-a păstrat un document de la 1841 în care I. M. și alți doi tovarăși se tocimesc cu un negustor turc pentru transportul unor plute cu cherestea și păpușoi de la Piatra la Galați.⁴² În alt caz, pe lângă încărcătura de păpușoi, plutele cu cherestea cumpărate de la „jupânul” Moroșcanu mai transportă și o mare cantitate de draniță.⁴³

Înzestrat cu un sănătos simț al afacerilor, I. M. a cumpărat de la G. Balș cu 426 lei vadul la Siret de pe moșia Ionășești „spre a-și specularisi cherestea ce va aduce din sus pe anii 1846-1847”.⁴⁴ La 1848 apare într-un înscris un anume Gheorghe, vătaf de pod la schela Ionășeștilor de pe malul Siretului, vătaf responsabil cu negoțul cherestelei, în numele lui Moroșcanu.⁴⁵ Deja la 1849, sărdarul David Ciută, în corespondența cu I. M. pentru dranița comandată de la acesta, folosește termenul „cherestegiul de la Ionășești”.⁴⁶ Un alt punct de trecere a Siretului, Furceni (azi pe teritoriul com. Cosmești jud. Galați, la limita cu jud. Vrancea), se numără printre debușeele negoțului cu cherestea a dragomanului Moroșcanu, între anii 1838-1845 fiind menționat un oarecare Vasile Pavel, ce îl slujea ca vătaf al podului Furceni.⁴⁷

Negustor versat, I. M. nu s-a ținut departe nici de o altă sursă de venit—crâșmăritul. Începe prin întovărășire la o cârciumă din satul Turturești (la 7 Km de Piatra Neamț, pe drumul ce face legătura cu orașul Roman), datorită sa fiind aprovizionarea cu vin (la prețul de 8 lei vadra) câștigul împărțindu-se pe din două.⁴⁸ În

³⁹ Ibidem, Nr. 36/1839, ianuarie 1, p. 69.

⁴⁰ Ibidem, Nr. 50/1844 decembrie 10, p. 73.

⁴¹ Ibidem, Nr. 57/1846 ianuarie 1, p. 75.

⁴² Ibidem, Nr. 41/1841 aprilie 15, p. 71.

⁴³ Ibidem, Nr. 100/1850, mai 13, p. 85.

⁴⁴ Ibidem, Nr. 79/1848, iulie 8, p. 80.

⁴⁵ Idem, pach. MMDCCCXCVIII, Nr. 61/1848, mai 26, p. 29.

⁴⁶ Idem, pach. MMDCCCXCIX, Nr. 94/1849, august 4, p. 84.

⁴⁷ Ibidem, Nr. 35/1838-1845/, p. 69.

⁴⁸ Ibidem, Nr. 15/1832, decembrie 12, p. 64.

anul 1848 arendează hanul de la Cocorăști pe termen de un an⁴⁹ și în 1849 cumpără cu 2000 lei venitul cârciumii de la podul de peste Sărata pe un an și trei luni.⁵⁰

Un alt chereestegiu din târgul Piatra, Neculai Furnică, primește din partea Sfatului Administrativ al Moldovei în anul 1832 patentă de starea a II-a pentru negoț „cu dereticata și cu amănunta numai în lăuntrul țării”⁵¹, patentă reînnoită în anul 1839, de această dată fiind încadrat la starea a III-a.⁵² Pe lângă cheresteaua contractată din satele nemțene, spre exemplu în satul Pârâul Pântii,⁵³ Neculai Furnică se aprovizionează inclusiv cu cherestea superioară calitativ celei moldovenești, cu marfă provenită din pădurile transilvănene de la Tulgheș⁵⁴ beneficiind de flotabilitatea râului Bistricioara, afluent al Bistriței.

Își încheie una dintre întovărășiri în comerțul cu cherestea și alte mărfuri, cea de șapte ani cu Gheorghe Pătrașcu, prin plata a jumătate din datoria de 6096 lei.⁵⁵ Calitatea de meșter plutaș de starea a III-a îi este recunoscută prin patentă eliberată în prima zi a anului 1846.⁵⁶

Ca și în cazul negoțului cu cherestea a lui Iacob Moroșcanu, și plutele lui Neculai Furnică cu destinația Galați sau Brăila poartă adeseori mărfuri din cele mai diverse, o oportunitate nu lipsită de riscuri în cazul mărfurilor alimentare sensibile la capriciile vremii. Încărcătura de cartofi de pe două plute ale negustorului Neculai Furnică ajunse la Brăila la 30 decembrie 1846 a înghețat din cauza temperaturilor scăzute astfel că a trebuit aruncată în Dunăre.⁵⁷ O tranzacție din toamna aceluiași an cu două plute de cartofi pe care Neculai Furnică le avea în tovărășie cu alt negustor s-a derulat doar până la punctul plății a câte 6 lei de merță pentru „capete și cheltuieți”.⁵⁸ Cartofii nu erau singurele produse alimentare comercializate en-gros de către negustorul Furnică. Dintr-un act din anul 1851 aflăm că Toma Corbul, îi era dator fără înscris și cu 5 ½ stamboale fasole.⁵⁹

În anul 1851, Neculai Furnică lichidează socotelile de bani avute cu Toma Corbu în tovărășia cherestelei din munți și din Tulgheș⁶⁰, judecătoria ținutului Neamț

⁴⁹ Ibidem, Nr. 83/1848, noiembrie 23, p. 81.

⁵⁰ Ibidem, Nr. 90/1849, iunie 6, p. 83.

⁵¹ Ibidem, Nr. 16/1832, f.l., f.z., p. 65.

⁵² Ibidem, Nr. 37/1839, ianuarie 1, p. 70.

⁵³ ANSANIC, Inventarul Fondului Achiziții Noi pach. MMDCCCLXXXI-MMDCCCXC VII (1501-1909), pach. MMDCCCXC VII, Nr. 12/1842, aprilie 15, p. 191.

⁵⁴ Ibidem, Nr. 6/1836, mai 24, p. 188.

⁵⁵ ANSANIC, Inventarul Fondului Achiziții Noi pach. MMDCCCXC VIII-MMDCM IV (1536-1870), pach. MMDCCCXC VIII, Nr. 35/1843, aprilie 20, p. 14.

⁵⁶ Idem, pach. MMDCCCXC IX, Nr. 58/1846, ianuarie 1, p. 75.

⁵⁷ Idem, pach. MMDCCCXC VIII, Nr. 60/1848, aprilie 4, p. 29.

⁵⁸ Ibidem, Nr. 58/1847, decembrie 11, p. 28.

⁵⁹ Ibidem, Nr. 83/1851, septembrie 30, p. 39.

⁶⁰ Ibidem, Nr. 82/1851, august 21, p. 38.

hotărând totuși că negustorul Furnică mai are să-i achite o sumă pentru niște plute cumpărate de la Tulgheș.⁶¹

Acestora li se pot adăuga și alți negustori despre a căror febrilă activitate stau mărturie documentele de arhivă: Dimitrie Stan, Dumitru Alexiu, Arhire Zaharia, Dimitrie Zaharia, Eustate Gheorghiu și încă mulți alții.

Dar toate acestea nu ar fi fost posibile fără existența unor râuri plutibile ca Bistrița și Siretul ce fac legătura între regiunile carpatice bogate în lemn de rășinoase și piețele de desfacere din arealul de câmpie. În aceeași perioadă, un vizionar om de stat al Moldovei, principele Nicolae Suțu, condiționa progresul Moldovei între altele de capacitatea Principatului de a profita de bogata rețea hidrografică: „Râurile navigabile vor scurta distanțele, vor micșora cheltuielile de transport și vor deschide piețe pentru produsele de la care nu se pot trage foloase din neputința de a le pune la dispoziția consumatorului fără cheltuieli mari.”⁶²

Chiar dacă navigabilitatea Siretului a rămas doar un deziderat, plutele vor continua să coboare venind de pe undele Bistriței pentru încă un secol, concentrând în porturile Dunării maritime bogăția pădurilor din Moldova, Bucovina și Transilvania.

Bibliografie selectivă

Arhivele Naționale. Serviciul Arhive Naționale Istorice Centrale (în continuare ANSANIC), Inventarul Fondului personal Arsachi Apostol, Nr. 267/1833.

Arhivele Naționale din Iași, Fond Documente, P.143/26.

ANSANIC, Inventarul Fondului Achiziții Noi pach. MMCDXXVI-MMCDLXX (1520-1862), pach. MMCDXXXV.

ANSANIC, Inventarul Fondului Achiziții Noi pach. MMDCCCXCVIII-MMDCMIV (1536-1870), pach. MMDCCCXCIX, MMDCCCXCVIII, MMDCCCXCIX.

ANSANIC, Inventarul Fondului Achiziții Noi pach. MMDCCCLXXXI-MMDCCCXCVII (1501-1909), pach. MMDCCCXCVII.

„Oesterreichische Forst-Zeitung”, Viena, Nr. 494 /17 iunie 1892.

Analele Parlamentare ale României, Legislatura I – Sesiunea I, 1831-1832, București, Tomul II, 1892.

Bucovina în primele descrieri geografice, istorice, economice și demografice, Ediție bilingvă îngrijită de acad. Radu Grigorovici, Cernăuți, Editura Alexandru cel Bun, 2011.

Călători străini despre Țările Române, vol. X, partea a II-a, București, Editura Academiei Române, 2001.

Documente privitoare la navigațiunea română, în „România Liberă”, anul XI, Nr. 2979, Iași, 30 iulie (11 august) 1887.

⁶¹ Ibidem, Nr. 85/1852, octombrie 2, pp. 39-40.

⁶² Introducerea lui I. Veverca la Nicolae Suțu, *Opere economice*, București, Editura Științifică, 1957, p. 79, apud Leonid Boicu, *Încercări de navigabilizare a râurilor moldovenești în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, Iași, III, 1966, p. 102.

- Documente privind Istoria României. Colecția Eudoxiu de Hurmuzachi (Serie nouă)*, vol. II, București, Editura Academiei, 1967.
- Boicu, Leonid *Încercări de navigabilizare a râurilor moldovenești în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, Iași, III, 1966.
- Bulat, T. G., *Contribuțiuni la istoricul vămilor din Țările românești (1807-1812)*, în „Arhivele Basarabiei”, an II, Nr. 2, aprilie-iunie 1930.
- Codrescu, Theodor, *Uricariul*, vol. VII, Iași, Tipografia Buciumului Român, 1886.
- Giurescu, C. C., *Istoria pădurii românești din cele mai vechi timpuri până astăzi*, Ediția a doua, revăzută și adăugită, București, Editura Ceres, 1976.
- Iorga, Nicolae *Contribuții la istoria modernă a Galaților*, în „Academia Română. Memoriile Secțiunii Istorice”, Seria III, Tomul XII. București, 1932.
- Iorga, Nicolae, *Istoria comerțului românesc. Epoca mai nouă*, București, Tipografia „Tiparul Românesc”, 1925.
- Iorga, Nicolae, *Plângerea lui Ioan Sandu Sturza Vodă împotriva sudeților străini în Moldova*, Extras din „Analele Academiei Române, Seria II. – Tom XXXV. Memoriile Secțiunii Istorice”, București, 1912.
- Istrate, Corneliu, *Meșteșuguri țărănești în regiunea de munte a Moldovei în prima jumătate a secolului al XIX-lea (Aspecte economice și sociale)*, în „Memoria Antiquitatis”, IX-XI (1977-1979), Muzeul de Istorie Piatra Neamț, 1985.
- Macovei, Adrian, *Organizarea administrativ-teritorială a Moldovei între anii 1832 și 1862 (II)*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, XX, Iași, 1983.
- Macovei, Adrian, *Unificarea vamală între Moldova și Țara Românească (I)*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, VIII (1971).
- Murariu, Ion, *Dezvoltarea păturii negustorești în Moldova între anii 1774 și 1829*, în „Studii și cercetări științifice” (Seria Istorie – Filologie), Institutul Pedagogic din Bacău, 1974.
- Murariu, Ion, *Un document privitor la vânzarea „Slujbei Vămii” în Moldova pe perioada 1 ianuarie – 30 iunie 1804*, în: „Carpica”, XXIX, Bacău, 2000.
- Oțetea, Andrei, *Pătrunderea comerțului românesc în circuitul internațional (în perioada de trecere de la feudalism la capitalism)*, București, Editura Academiei Române, 1977.
- Suțu, Nicolae, *Opere economice*, București, Editura Științifică, 1957.
- Turcu, Constantin, *Wilhelm von Kotzebue – călător german acum un veac prin jud. Neamț*, în „Anuarul Liceului «Petru Rareș»” Piatra Neamț, anii 1936-1940.