

PROBLEMA ÎNZESTRĂRII ARMATEI ROMÂNE ÎN CONTEXTUL EVOLUȚIEI ECONOMICO- FINANCIARE A ȚĂRII ÎNTRE 1920-1936

COSTIN SCURTU

ENDOWMENT OF THE ROMANIAN ARMY WITHIN THE ECONOMICAL AND FINANCIAL CONTEXT DURING 1920-1936

ABSTRACT: During the above mentioned period, Romanian economic and military thinking has experienced issues typical to the historical moment we have been referring to such as: genesis and determination of modern economy features; determination of structure and orientation towards an agrarian, industrial-agrarian or agrarian-industrial development; influence of foreign capital over Romanian economy; intensive or extensive development of agriculture; the issue of excess of labor force; commerce, crediting, cash flow and the possibility of influencing all these factors by means of regulatory measures; overproduction crisis and manover

REZUMAT: Gândirea economico-militară românească a înregistrat, în perioada analizată, probleme specifice etapei istorice de dezvoltare a României, cum sunt: geneza și caracterul economiei românești moderne; structura și orientarea ei spre o dezvoltare agrară, agrar-industrială sau industrial-agrară; influența capitalului străin asupra economiei românești; dezvoltarea intensivă sau extensivă a agriculturii; problema surplusului de brațe de muncă; comerțul, creditul, circulația bănească și posibilitatea de influențare a lor prin măsuri de reglementare; crizele de supraproducție și posibilitățile de manevrare pentru ieșirea din criză; cooperarea și rolul ei în viața economică; perspectivele economiei românești, locul României

KEYWORDS: Economical Romanian, Economical and Financial Context, Romanian Army, economy and war, industrial-agrarian.

possibilities of surpassing the crisis; cooperation and its consequences in the economic life; perspectives on the Romanian economy, Romania's place within the worldwide economical context and its orientation towards an autonomous or independent development, etc.

Theorists of the time have focused their approaches on major issues such as economical insurance of national defense. To such approach an integration of ideas and theories related to economy and army, economy and war, economy and defense, more precisely the economical and military science is added as well as elements of practical empirical thinking.

în ansamblul economiei mondiale și orientarea ei spre o dezvoltare autonomă sau spre una interdependentă ș.a.

Teoreticienii vremii și-au axat demersul și spre aprofundarea problemelor majore ale asigurării economice a apărării naționale, domeniu în care se cristalizează, în esență, un sistem de concepții relativ unitare și încheiate. Se integrează organic nu numai ideile și teoriile relative la relația economie-armată, economie-război, economie-apărare, cristalizate sistematizate în epoca noastră de economia militară, mai exact de știința economico-militară, ci și elementele gândirii practic-empirice, existente independent sau în conexiune cu cele teoretice.

CUVINTE-CHEIE: Economia României, contextul evoluției economico-financiare, armata română, economie și război, industrial-agrară.

Gândirea economico-militară integrează organic nu numai ideile și teoriile relative la relația economie-armată, economie-război, economie-apărare, cristalizate și sistematizate în epoca noastră de economia

militară, mai exact de știința economico-militară, ci și de elementele gândirii practic-empirice, existente independent sau în conexiune cu cele teoretice. Ea este înțeleasă ca disciplină științifică, al cărei obiect îl constituie studierea fenomenelor, proceselor și relațiilor economice care iau naștere în economia națională, ca și în sistemul militar al țării, în legătură cu asigurarea lui economică, în timp de pace și război¹.

Sub presiunea dificultăților, statele au recurs la măsuri speciale de dirijare a activității economice, trecând sub control aprovizionarea cu unele materii prime, transportul, alimentația, producția de combustibili, forța de muncă, prețurile, salariile etc. ceea ce a produs o puternică zguduire economică, o restructurare a economiei, transformarea ei în economie de război. „Primul război mondial – scria C. Kirișescu – a dezvăluit pentru întâia oară în adevărata ei amploare legătura organică dintre economie și armată, dintre activitatea productivă și activitatea războinică, legătură care se desăvârșise în cursul veacului trecut”².

Experiența Primului Război Mondial a ridicat cu o deosebită acuitate problema necesității creării unei industrii naționale de apărare, capabile să asigure înzestrarea forțelor armate cu tehnică de luptă modernă. În disputele intervenite pe această problemă s-au conturat, în esență, două concepții: unii cereau crearea unei industrii de apărare care să asigure acele mijloace de luptă care au o mare întrebuințare, pronunțându-se pentru procurarea tehnicii militare grele și complexe din străinătate, din țările unde ea este mai perfecționată și mai ieftină; alții erau partizanii producerii tehnicii militare în țară, într-o proporție cât mai mare.

Una dintre trăsăturile evoluției gândirii economico-militare în perioada la care ne referim o constituie fundamentarea teoretică a corelației dintre economie și război. Aprofundându-se analiza, s-a considerat că, factorul economic putea să fie sistematizat în patru grupe mari, și anume:

- a) producția agricolă a solului, necesară hrănirii oamenilor și animalelor (avându-se în vedere indicatorii: cantitatea de cereale, raportată la numărul populației și uneltele agricole repartizate pe suprafața agricolă);
- b) producția subsolului pentru asigurarea industriei de război cu materii prime de tot felul;
- c) randamentul industrial și organizarea producției materialelor de război (avându-se în vedere: volumul utilajului industrial, încadrarea cu tehnicieni și mână de lucru, starea utilajului, plasarea instalațiilor în spațiu față de granițele țării amenințate, față de resursele subsolului și de industria producătoare de materii prime sintetice, capacitatea utilajului de a folosi mijloacele naturale, rapiditatea de adaptare a industriei de pace la producția de război, subordonarea industriei față de capitalul străin etc.);
- d) cantitatea și calitatea mijloacelor de transport și de telecomunicație.

În investigarea rolului factorului economic nu a fost omisă nici problema capacității agricole și producției de mijloace de subzistență. Cu deplină îndreptățire s-a apreciat că „A satisface nevoile alimentare ale populației, fără a fi tributar străinătății, este un factor puternic de forță războinică, care elimină dificultățile transporturilor, aprovizionărilor și pericolul blocusului”³.

Într-o lucrare consacrată strategiei românești, s-a stăruit de asemenea asupra acestui aspect: „Dacă organizarea industrială asigură armatelor continuitatea reîmprospătărilor în armament și munițiuni, organizarea agricolă se impune pentru asigurarea hranei necesare. Un soldat bine echipat și înarmat, dar prost hrănit, nu va putea suporta multă vreme regimul continuu brutal și de lungă durată al războiului modern”⁴.

S-au bucurat de atenția cuvenită și mijloacele de transport, de telecomunicații și de transmisiuni. „Mișcarea din spatele frontului militar, deplasarea trupelor, aprovizionările cu materiale, muniții, subzistență, goana informațiilor și ordinelor – arăta Octav Vorobchievici – capătă intensitate, care, nesatisfăcută, reduce virtutea de manevră a armatelor moderne și paralizează războiul”⁴. În scrierile lor, economiștii și teoreticienii militari români au evidențiat o serie de indicatori de bază, de determinare a capacității mijloacelor de transport și de telecomunicații, după cum urmează:

1. *Contribuții la studiul economiei militare*, Editura militară, București, 1977, p. 36.
2. Costin C. Kirișescu, *Caracterele specifice ale actualei economii de război*, în „Problemele războiului și știința”, Ed. Cartea Românească, București, 1942, p. 453.
3. G. Vizanti, Sc. Urlățianu, *Strategia românească în viitorul războiului*, Tipografia Curții Regale, F. Göbl, București, 1932, p. 123.
4. Octav Vorobchievici, *Războiul viitor și populația civilă*, Institutul de arte grafice, București, 1933, p. 78.

- pentru transporturile feroviare: lungimea căilor ferate, felul de construcție a liniilor (simple sau duble), cantitatea materialului rulant, a locomotivelor cu puterea lor, vârsta acestui material și starea lui de uzură, orientarea lucrărilor față de frontierele amenințate, numărul gărilor, mărimea acestora și capacitatea de îmbarcare, debarcare, linii electrificate: satisfacerea necesităților de combustibili“; posibilitățile interne de întreținere și de înlocuire etc.;
- pentru transporturile rutiere: lungimea șoselelor, densitatea, îndeosebi în zonele de frontieră periclitată, lărgimea și starea de întreținere a lor; cantitatea și calitatea mijloacelor de transport etc.;
- pentru transporturile navale: rețeaua căilor navigabile, tonajul general, numărul și mărimea diferitelor vase, viteza și vârsta lor, numărul și randamentul șantierelor și docurilor etc.;
- pentru transporturile aeriene: lungimea și numărul căilor amenajate, numărul aeroporturilor și terenurilor de aterizare, numărul aparatelor de zbor și capacitatea lor, cantitatea și calitatea personalului aeronautic și de deservire aerodrom etc.;
- pentru telecomunicații: lungimea și densitatea rețelelor, numărul centralelor, vârsta și starea materialului utilizat etc.

În analiza aspectelor economice, s-a insistat de asemenea, și asupra rolului resurselor financiare. S-a opinat că forțele financiare ale țării pot să fie apreciate după capacitatea contributivă a națiunii, ținând seama de numărul, averea, venitul și repartiția contribuabililor, sursa veniturilor individuale; structura regimului fiscal, natura, stabilitatea, elasticitatea sau suplețea resurselor fiscale; capacitatea de împrumut a statului, împrumuturi directe în rente și obligațiuni și capacitatea aranjamentelor externe, apreciată prin situația creditoare sau debitoare față de străinătate.

În rândurile economiștilor și teoreticienilor militari români a fost acreditată ideea că oricât de bine ar fi organizat potențialul economic al statului, disponibilitățile financiare îi influențează limitele. De aceea este necesară o bună pregătire financiară, în măsură să creeze statului disponibilități în bani pentru achiziționarea de materiale de război, construirea de depozite și mai ales pentru dezvoltarea și întreținerea producției de război.

Pondera ramurilor în valoarea producției industriei prelucrătoare în perioada 1922–1929⁵:

Ramura industrială	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Alimentară	27,0	29,2	32,3	29,5	34,2	29,5	30,5	27,3
Textilă	13,2	10,1	10,9	16,3	15,2	14,6	14,3	15,0
Lemn	14,4	12,6	11,4	15,1	13,3	8,4	8,6	9,5

Din datele tabelului se poate constata o creștere a ponderii unor noi ramuri în totalul producției industriale, deși industria ușoară, în primul rând industria alimentară, textilă și pielărie, a continuat să dețină ponderea cea mai mare în valoarea producției industriei prelucrătoare. Și industria chimică deține o pondere relativ mare, în principal datorită creșterii producției rafinării de petrol. Industria metalurgică își menține și ea o poziție semnificativă. Începând din 1924, în România se poate vorbi și de o industrie electrotehnică, deși ponderea acesteia în producția totală a industriei mari prelucrătoare este mică. În continuare, se poate constata lipsa unei industrii constructoare de mașini, sub acest raport România rămânând dependentă de exporturi.

În primul deceniu interbelic – fază de refacere, de consolidare și de dezvoltare a economiei naționale –, s-a manifestat o puternică tendință pentru investiții de exploatare în aproape toate ramurile și aceasta datorită direcției fundamentale de a întări unitatea statală. Multe capitaluri, plasate anterior în alte sfere economice (comerț, agricultură etc.), s-au îndreptat, mai ales în perioada 1919–1925, spre industrie, atrase de

5. Mircea Mușat, Ion Ardeleanu, *România după Marea Unire*, vol. II, partea I, p. 358.

* Fără producția rafinării.

** Inclusiv producția electrotehnică.

perspective realizării unor profituri ridicate. Dar dezvoltarea industriei în ansamblul ei avea să se producă relativ organic după anul 1925⁶. După Marea Unire din 1918 realizările industriale se extind. Apar întreprinderi noi în Transilvania ca „Sonametan“, „Industria sârmei – Câmpia Turzii“, „Mica-Brad“, „Phönix-Baia Mare“, „Astra-Braşov“, „Titan-Nădrag-Călan“ etc.

Prin înaintarea unui memoriu Ministerului Industriilor și Comerțului, Partidul Național Liberal, prin V. Brătianu promovează și se adoptă, la 6 iunie 1924, Legea privind comercializarea și controlul întreprinderilor economice ale statului, care stabilea și cadrul legal al înființării societății mixte. Aceasta conducea, la 22 noiembrie 1925, la desființarea DGN Cluj, constituindu-se o nouă Societate Națională de Gaz Metan „Sonametan“ cu sediul în București, constituită din două direcții: Direcția Generală București și Direcția Exploatare Tehnice Cluj. C.I. Motaș determina înființarea în anul 1924 a Direcției Centrale a Societății „UEG“, la Mediaș, după mutarea (1923) aici a biroului din Târnăveni (unitate care a funcționat până atunci cu un singur funcționar).

Contestațiile repetate ale conducerii „UEG“ la Tribunalul Alba-Iulia, Înalta Curte de Casație i-a determinat pe aceștia să se adreseze Tribunalului mixt româno-ungar de la Paris, unde nu s-a ratificat sentința de lichidare a Tribunalului Alba-Iulia. În anul 1927, Tribunalul de la Paris considera că societăți maghiare și pe cele cu capital în majoritate german, societățile maghiare neintrând sub incidența Tratatului de la Versailles. Politicienii români, pentru rezolvarea problemei, recurg la o soluție pașnică, avansând ideea cumpărării acțiunilor de către statul român. Pentru aceasta Societatea „Sonametan“ era împuternicită să achiziționeze acțiunile „UEG“.

Aceasta a determinat ca, la 22 noiembrie 1927, „Sonametan“ să obțină, contra cost, 10.708 acțiuni ale „UEG“ aflate în proprietatea unor bănci ungurești și austriece, devenind actionară cu cca. 40% la capitalul UEG. În noiembrie 1928, „Sonametan“ cumpăra de la Societatea „Apis-Glarus“ 12.250 acțiuni și 8.250 bonuri de beneficiu, achitabile într-o perioadă de 7 ani. Astfel, în anul 1928 posedă 22.958 acțiuni (85% din capitalul social) și 10.400 bonuri de beneficiu (50,8% din bonurile de beneficiu „UEG“). În cursul lunii ianuarie 1932 au fost cumpărate cele 15% din acțiunile ce formau proprietatea statului ungar. În final, în luna aprilie 1932 întreaga avere a societății „UEG“ a fost adusă în patrimoniul societății „Sonametan“. La 25 ianuarie 1932, s-a desfășurat, la sediul „UEG“ din Budapesta, o adunare generală extraordinară care a hotărât mutarea sediului din capitala ungară la București și schimbarea denumirii societății din Societatea ungară de gaz metan (UEG) în Societatea Anonima Română de Gaz Metan (SRG). Anul 1934 este anul finalizării plății acțiunilor către societatea „Apis-Glarus“, societate româno-germană⁷.

În ramura metalurgică s-a început fabricarea materialului rulant pentru C.F.R. (locomotive, vagoane de călători și de mărfuri, cisterne pentru transportul petrolului etc.) și producerea de armament și de motoare de aviație.

La 17 iunie 1925, a fost votată legea privitoare la organizarea și exploatarea C.F.R., acestea au funcționat ca organ al Ministerului Lucrărilor Publice, cu un buget contopit cu cel al statului⁸. V. Brătianu a aplicat politica de investiții cu ajutorul resurselor bugetare, realizate prin creșterea tarifelor la transport, și a economiilor de la alte administrații, ca resurse extraordinare. La 11 decembrie 1925, Consiliul de administrație a aprobat în ședință standardizarea șinelor. În practică înlocuirea șinelor mici s-a făcut cu mult înainte de decembrie 1925⁹.

6. Ioan Saizu, *Politica economică a României între anii 1922 și 1928*, Editura Academiei României, București, 1981, p. 106.

7. Dr. ing. Dumitru Chisalita, *120 de ani de la nașterea lui Constantin Ioan Motaș (1887–1976)*, în „Univers ingineresc“, XVIII, nr. 12 (418), 16–30 iunie 2008.

8. V. Brătianu nu a acceptat propunerea de la reprezentanții americani făcută la Paris și Londra cu ocazia vizitelor efectuate în anul 1925, de a contracta un împrumut de 30 miliarde lei pentru C.F.R. În februarie 1926, Consiliul de administrație al C.F.R. a respins oferta lui Ringhoffer (Cehoslovacia) și Warchalowski (Austria) de a înființa ateliere de reparat material rulant. Vezi, „Argus“, București, 15 feb., 1926. Apud. Ioan Saizu, *op. cit.*, pp. 122–123.

9. Această standardizare a șinelor era necesară pentru că existența a 48 de tipuri – cele mici și mijlocii detinând majoritatea în rețea – împovărau traficul feroviar. Înlocuirea șinelor de tip mic cu șine mijlocii și grele a permis mărirea vitezei care, în unele sectoare, scăzuse până la 10 km/oră, a dus la creșterea capacității de transport și a coeficientului de siguranță. În anii 1922–1928 s-a avut în vedere refacerea rețelei, nu și construcția de noi linii. Vezi, V.V. Stoika, *Standardizarea tipurilor de șine de pe rețeaua Căilor Ferate Române*, în „Buletinul Căilor Ferate Române“, București, XII, nr. 79, 1925, p. 1896.

C.F.R. avea un început de autonomie administrativă și financiară, pentru a se dezvolta prin forțe proprii¹⁰. Legea a căutat să realizeze un regim unitar în domeniul transporturilor feroviare în locul regimului mixt existent (rețelele de stat alături de cele particulare). La 19 iunie 1925, s-a înființat pe lângă Ministerul Comunicațiilor un organ consultativ, care își dădea avizul în problema tarifelor, a coordonării lor și a altor probleme legate de politica economică generală.

La 2 februarie 1927, în timpul guvernării Averescu¹¹, este înființat un Subsecretariat de stat al Ministerului de Comunicații în locul Direcției generale existente până la aceea dată. A redus numărul direcțiilor de exploatare de la 14 la 5 și a restrâns competența acestora. La revenirea liberalilor la guvernare, această lege a fost abrogată, revenindu-se cu unele amendamente, la 13 august 1927, la legea din anul 1925. Parlamentul a elaborat legea pentru crearea regiei autonome a C.F.R., la 1 iulie 1929, cu scopul unei mai bune gospodării.

Creșterea capitalurilor în industrie a fost sprijinită de bănci. Caracterul monopolist pe care l-au căpătat unele mari unități de credit, în primul rând Banca Românească, Banca Marmorosch, Blanck et Co., Banca de Credit Românesc, marile bănci românești din Transilvania, au determinat schimbarea raporturilor dintre capitalul bancar și cel din industrie. Creșterea mijloacelor bănești a dat instituțiilor financiare posibilitatea să susțină întreprinderile mari pe măsura concentrării producției și a sporirii dimensiunilor activității lor. La aceasta avea să contribuie înființarea în anul 1923 a Societății naționale de credit industrial, care și-a îndreptat sprijinul înainte de toate spre marea industrie¹².

Au fost puse bazele industriei naționale de armament. Dezvoltarea unor ramuri economice cu aplicabilitate în domeniul militar (metalurgia, electronica, chimia, construcțiile de mașini, etc.) a permis României, la jumătatea deceniului al IV-lea, să se dezvolte această ramură industrială¹³. După înființarea Întreprinderii Aeronautice Române (I.A.R.)¹⁴ în 1925 și a Uzinelor „Copșa Mică – Cugir” (1928)¹⁵, primele specializate în producția de avioane de luptă, iar celelalte în armament și muniție de infanterie, a urmat înființarea și dezvoltarea modernelor uzine „Malaxa”¹⁶ și „Astra”, precum modernizarea și dezvoltarea „Uzinelor de Fier și Domeniile Reșița S.A.”, a „Societății Titan – Nădrag – Călan”, „Uzinele de Fier ale Statului din Hunedoara”, întreprinderile

10. Întreprinderea de Stat ACEX din București să exploreze și să exploateze câmpurile Mănești și Vlădeni de pe Valea Prahovei pentru a furniza gaz Capitalei. Administrația Căilor Ferate Române – care din 1924 deținea dreptul regal al statului de a construi și exploata conducte de petrol și gaze – urma să construiască conducta de transport gaze de la Mănești la București, iar Societatea Generală de Gaz și Electricitate din București – care distribuia gaze manufacturale în București încă din anul 1869 – să distribuie gazele naturale în București. http://www.mediauno.ro/eng/articol.php?id_articol=5715.
11. O străduță dintre Piața Romană și Dorobanți a primit numele lui Stanislas Cihoski, rector al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale, cel care a determinat, sub guvernarea Averescu, cumpărarea terenului și construcția primului local al acestei instituții.
12. Industria mecano-metalurgică. Date și observațiuni, București, 1928. Apud Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 61.
13. Virgil Madgearu, *Evoluția economiei românești după războiul mondial*, 1940, p. 357–358.
14. Inginerul constructor Tiberiu Eremia (1875–1937), născut la Purcăreni-Brașov, după absolvirea liceului „Andrei Șaguna” din Brașov, pleacă în Elveția unde în 1898 obține titlul de inginer la Politehnica din Zürich și apoi are o bogată activitate în special în domeniul construcțiilor de beton. În 1899 intră ca inginer la Ministerul Lucrărilor Publice din București, iar din 1908 lucrează ca antreprenor. A executat alimentări cu apă și diverse lucrări edilitare pentru orașele București, Ploiești, Pitești. Între acestea: grandioase clădiri în București (palatele Luvru, Soc. Imobiliara, al sindicatului ziariștilor, Soc. Agricolă-Adriatică, al studenților în medicină, al Tinerimii Române); construcții de căi ferate; clădiri de biserici monumentale în Transilvania (Biserica încoronării la Alba Iulia cu sala Unirii și reședința episcopală, catedralele din Cluj-Napoca, Sighișoara și Orăștie, catedrala din Timișoara etc.); grandioasa construcție a Arcului de Triumf din București; construcții de mari fabrici (IAR din Brașov, a Soc. Franco-Române din Brăila etc.)
15. Industria Aeronautică Română (Uzinele de avioane) din Brașov, întreprinderea „Malaxa” din București și Uzinele Copșa Mică – Cugir. Capitalul investit în această ramură industrială a sporit de la 2,6 miliarde lei în anul 1924, la 5,4 miliarde lei stabilizați în 1928, forța motrice a crescut, în aceeași perioadă, de la 73.357 C.P., la 96.588 C.P., iar valoarea producției de la 4,1 miliarde lei, la 8,6 miliarde lei stabilizați. Cu toată această creștere, industria metalurgică a continuat să fie surclasată de industria alimentară în ceea ce privește ponderea sa în economia națională. Industria mecano-metalurgică. Date și observațiuni, București, 1928, p. 61.
16. Nicolae Malaxa (n. 10/23 decembrie 1884, orașul Huși, județul Vaslui – d. 1965, New Jersey) a fost un inginer și întreprinzător român, unul din cei mai importanți ai României interbelice. În ianuarie 1933, industriașul Nicolae Malaxa construiește Uzinele „Malaxa” (numite după Al Doilea Război Mondial, „23 August” și „Faur”). Pe un teren situat la periferia Bucureștiului, Malaxa a înființat la 3 august 1921 un atelier de fabricare de material rulant. În acel atelier se reparau locomotive și vagoane de cale ferată, Malaxa extinzându-și afacerile în mod continuu. În anul 1923, construiește din temelii între anii 1923–1927. Astfel, el încheie în același an un contract cu societatea Căile Ferate Române, pentru fabricarea unor locomotive de concepție proprie românească, asumându-și riscuri suficient de mari.

„Voina“, „Concordia“¹⁷, „Industria Sârmei Câmpia Turzii“, Societatea „Lonea“, Societatea Națională de Gaz Metan și altele, care au permis producerea unor importante cantități de muniție, asimilarea și trecerea la fabricarea unor tipuri de armament de infanterie și artilerie și a altor mijloace de luptă.

Uzinele „Copșa Mică-Cugir“ produceau puști-mitralieră Z.B., cu muniția aferentă; Pirotehnica și Arsenalul Armatei, Fabrica „Voina“ produceau aruncătoarele de mine (mortierele) de 60 mm și 81,4 mm, cu muniția specifică; Uzina „Astra“ Brașov realiza tunuri antiaeriene și muniție de 37 mm; Întreprinderea „Concordia“ Pitești era profilată pe tunuri de 47 mm, iar „Uzinele de Fier și Domeniile Reșița S.A.“ producea tunul de 75 mm cu muniția sa.

Până în anul 1927, indicii de creștere a forței motrice instalate au fost devansați de cei ai numărului de întreprinderi industriale și al personalului angajat. După 1927, situația se inversează, indicele de creștere al forței motrice lund-o înaintea celor privind numărul întreprinderilor și al personalului angajat, tendința ce se accentuează în anii următori¹⁸. Dovadă sunt indicii de producție ai industriei mari prelucrătoare prezentau o linie continuă ascendentă la aproape toate categoriile; în anul 1928 față de 1924, când în linii generale a fost atins plafonul antebelic, indicatorul respectiv era de 117,3 în ramura alimentară, 217,2 în chimie, 189,6 în textile, 168,9 în metalurgie, 173,4 în hârtie, 152,7 în materiale de construcții și 283,3 la electrotehnică. Indici mari, după fluctuații mai mult sau mai puțin pronunțate, realizaseră și ramurile pielărie (144,3), sticlă și ceramică (127,1). Singura aflată într-un neîntrerupt regres era industria lemnului, cu un indice de 88,8 față de 1924. Pentru același interval, indicele de producție ponderat a fost de 151,4¹⁹.

Paralel, s-a produs o diversificare a producției. În ramura metalurgică s-a trecut la fabricarea materialului rulant pentru C.F.R. (locomotive, vagoane de călători și de mărfuri, cisterne pentru transportul petrolului etc.) și s-a inițiat producția de armament și a unor motoare necesare aviației. Industria chimică își lărgise și ea gama sortimentelor, adăugând la tradiționalele întreprinderi de distilare a petrolului, de săpunuri, de lumânări și altele, unități profilate pe diverși acizi, sulfați, azotați, sodă, coloranți, lacuri, cerneuri, articole de cauciuc, din os etc.

Industria națională de apărare nu era însă capabilă să asigure înzestrarea armatei în proporție satisfăcătoare. Întreprinderile românești de armament se confruntau cu mari greutăți. Un exemplu este dat de uzinele Copșa Mică-Cugir, care, la jumătatea anului 1929, au reușit achiziționarea materialului necesar amenajării liniilor tehnologice, dar trecerea la producția de serie s-a dovedit dificilă, fiind necesare fonduri suplimentare pentru organizarea societății metalurgice²⁰. Efectele crizei economice au afectat și această întreprindere, care în anul 1932, după ce a executat o comandă în valoare de 26 milioane lei, „a încetat orice activitate, închizându-și porțile și concediind lucrătorii“²¹. Astfel, că armata română a rămas dependentă de import îndeosebi la mijloacele de transport auto și mașini de luptă (tancuri ușoare și grele, transportoare blindate, ș.a.).

Referitor la direcțiile care trebuiau imprimate dezvoltării industriale, specialiștii militari au propus următoarele măsuri: „consolidarea industriilor de bază; favorizarea industriilor transformatoare ale produsului solului și subsolului nostru, care constituie importante materii prime naționale; ajutarea industriilor anumitor produse necesare exportului; în fine, susținerea cât mai completă a industriilor care ne garantează apărarea națională“²².

Importanța traficului aerian era însă apreciată aproape exclusiv prin prisma capacității de a apăra integritatea teritorială²³. În consecință, plecând de la necesitatea înființării unei industrii aeronautice naționale, fără

17. În anul 1908, un grup de investitori ai petrolului au pus bazele unui nucleu al unei companii care avea să devină actuala UPETROM 1 MAI S.A. Începutul a fost foarte modest, dar, după un timp, marile companii petroliere au început să fie interesate de aceste ateliere. Concordia s-a dezvoltat rapid în perioada interbelică, când suprafața industrială a fost extinsă și toate secțiile au fost echipate cu echipamente și mașini de înaltă eficiență și fiabilitate, la nivelul mondial existent la acea vreme. Necesitățile de apărare cauzate de cel de-Al Doilea Război Mondial au determinat Concordia să ia parte la întărirea capacităților de apărare ale țării, așa încât produsele companiei au devenit, predominant, arme și echipament militar. http://www.mic-associates.com/business3_ro.php

18. Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 110.

19. Ibidem.

20. Arhivele Militare Române (sursa se va cita în continuare A.M.R.), fond 948, dosar nr. 101, f. 30–31.

21. Arhivele Naționale Române (sursa se va cita în continuare A.N.R.), fond Casa regală, dosar nr. 25/1933, f. 1–4.

22. Lt. colonel C. Verdeș, *România. Studiu geografic, fizic, economic și militar (teatre de operațiuni)*, vol. I, București, 1939, p. 71.

23. D. Oancea, *Importanța aviației*, în „Țara noastră“, București, IX, nr. 22, 1928, p. 715.

de care aviația nu se putea menține, s-a cerut constituirea unei societăți pur românești, fără apel la finanța străină, și adoptarea unei politici protecționiste complete²⁴. Pentru a încuraja și mai mult activitatea aeronautică s-a recomandat instituirea de premii pentru cele mai bune construcții proprii în domeniul aviației²⁵.

Dezvoltarea industriei proprii determina sporirea posibilităților de înzestrare a armatei, constituind „o cheazășie a siguranței naționale“, „elementul fundamental al stabilității naționale“²⁶. O ramură nouă pentru industria românească a fost aeronautica. Bazele ei au fost puse în anul 1925, când a luat naștere Industria Aeronautică Română (I.A.R.), întreprindere cu capital mixt român și străin, pentru producerea de avioane. În anul 1929, când se prevedea încheierea programului pe cinci ani de modernizare a aeronauticii militare, erau înregistrate în serviciul statului român 444 de aparate, aici erau incluse și cele de transport, școală și antrenament.

A fost elaborat un nou plan de înzestrare pe cinci ani, cu obiectivul dotării aviației militare cu 922 aparate²⁷. Dar criza economică va năruia acest plan, astfel, în anul 1932, existentul de avioane de luptă se ridica doar la 278 aparate, cu 17 mai multe decât în anul 1928²⁸. Participarea statului la I.A.R., precum și la „Uzinele metalurgice Copșa Mică – Cugir“, era reglementată pe baza „Legii privitoare la întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională“, promulgată la 25 iunie 1925²⁹.

Creșterea capacității de producție a industriei a însemnat și o contribuție la realizarea produsului social și a venitului național³⁰. În anul 1913 produsul social era de 25%, iar venitul național de 19,6%, în anul 1929 se înregistrează o creștere a produsului social de 34,6% și a venitului național de 22,9%. Ponderea principală în cadrul industriei nu era deținută de ramurile grupei „A“, cea a mijloacelor de producție, ci de cele ale grupei „B“, a bunurilor de consum. Astfel, în anul 1922, grupa „A“ deținea 34,2% din industrie, iar grupa „B“ avea 65,8%, ca în anul 1928, să se înregistreze raportul de 33,7% pentru grupa „A“ față de 66,3% al grupei „B“³¹.

O importanță strategică, pentru organizarea militară defensivă, o avea sistemul de comunicații al României, „viața însăși a armatei se menține prin ele“³². Drumurile și șoselele măsurau în anul 1922 o lungime de 103.000 km. Căile ferate depășeau 10.000 km. în anul 1921, ca la sfârșitul deceniului al IV-lea să ajungă la 11.410 km. Factorii de decizie politico-militari au luat măsuri pentru modernizarea căilor ferate existente, dublarea unor porțiuni și constituirea de noi tronsoane pe traseele Brașov – Nehoiășu – Buzău; Bumbești – Livezeni; Ilva Mică – Vatra Dornei³³. Au fost efectuate ample lucrări de modernizare a drumurilor naționale: București – Brașov – Cluj – Oradea; Ploiești – Buzău; Orhei – Bălți; București – Oltenița; Turnu Severin – Orșova – Mehadia; Turtucaia – Silistra – Constanța; Constanța – Mangalia – Balcic. S-a urmărit realizarea unui sistem de comunicații complex (rutier și feroviar) între diferitele regiuni ale țării.

O problemă a fost răscumpărarea de linii ferate³⁴. Din întinderea exploatată de administrația C.F.R., 4.380 km sau 38% aparțineau la 47 societăți particulare, mai cu seamă în Transilvania și Banat³⁵. Urmărind

-
24. Gh. Rujinschi, Câteva din articolele publicate de la 1920–1927 în diferite reviste și ziare privitoare la aeronautica română și necesitatea dezvoltării ei, București, 1927, p. 21, 44; Activitatea corpurilor legiuitoare și a guvernului de la ianuarie 1922 până la 27 martie 1926, București, 1926, p. 363. Apud Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 53.
 25. G.C. Femic, *Cum putem avea o aviație militară și civilă puternică*, în „Aeronautica“, I, nr. 3, 1926, p. 25.
 26. *Enciclopedia României*, vol. III, București, 1939, p. 194.
 27. A.N.R., fond Casa regală, dosar nr. 37/1931, f. 1.
 28. *Ibidem*.
 29. *Istoria militară a poporului român*, vol. VI, *Evoluția sistemului militar național în anii 1919–1924*, Editura Militară, București, 1989, p. 23.
 30. Mircea Mușat, Ion Ardeleanu, *România după Marea Unire, 1918–1931*, vol. II, partea I, București, 1986, p. 356. Vezi și *Istoria economiei naționale a României*, București, 1974, p. 434.
 31. N.P. Arcadia, *Industrializarea României. Studiul evolutiv – istoric, economic și juridic*, București, 1936, p. 169–174.
 32. Dumitru B. Popescu, *Pregătirea națiunii pentru război*, în „România Militară“, București, 10, 1924, p. 30.
 33. Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 124.
 34. Convenția cu privire la răscumpărarea căilor ferate particulare din teritoriile alipite reprezintă un capitol al convențiilor și aranjamentelor privind consolidarea datoriei publice a României în perioada stabilizării. S-au dus tratative cu casele străine care dețineau și bonurile de tezaur emise în timpul războiului și care au preluat acțiunile căilor ferate austro-ungare. În baza unei legi speciale, Ministerul Finanțelor a fost autorizat să emită rentă de stat 5% în lire sterline pentru răscumpărarea căilor ferate particulare, aflate pe teritoriul României.
 35. I.D. Dima, *Importanța căilor ferate române în bugetul public*, București, 1939, p. 95. În lucrarea sa, a afirmat că societățile respective stăpâneau o rețea de 4.156 km, din care 3.291 km în Transilvania și Banat.

o politică etatistă în materie de căi ferate în scopul consolidării economice și apărării naționale, Ministerul Comunicațiilor a fost autorizat prin lege, la 2 ianuarie 1923, să ia în exploatare sau să răscumpere toate căile ferate particulare de pe întregul teritoriu, iar la 13 decembrie 1925 a dobândit dreptul de supraveghere și control asupra acelorși categorii de linii. Ultima măsură era necesară, deoarece statul nu a fost putut până atunci să răscumpere liniile și nici societățile respective nu s-au arătat dispuse pentru soluția propusă³⁶.

În anul 1926, statul român a răscumpărat rețeaua Societății austro-ungare de căi ferate de stat (STEG)³⁷, preluând și serviciul unor obligații emise de ea, ca și liniile aparținând societății „Maramureșeană”, iar în decembrie a fost întocmit un proiect de lege prin care se cerea ratificarea convențiilor referitoare la răscumpărarea de către statul român a acțiunilor societăților anonime de căi ferate Arad – Cenad (252,436 km)³⁸, Matra – Crișana (150 km), bihorene (54 km). Au continuat, în același scop, tratative și cu restul societăților particulare din Transilvania. În celelalte provincii, acțiunea de răscumpărare a început după anul 1928³⁹.

S-au refăcut atelierele de reparații și întreținere a materialului rulant. Contractele încheiate înainte de anul 1922 cu Skoda⁴⁰, „Industriewerke Warchalowski, Eissler & Co.“, „Maschinenfabrik“, „Paucksch“, „Prometeus“, „Smoschawer et Co.“, „Ringhoffer“ erau extrem de dezavantajoase pentru România, ceea ce a dus la rezilierea lor, mai cu seamă pentru faptul că majoritatea lucrărilor puteau fi executate în țară. La sfârșitul anului 1925, rețeaua C.F.R. dispunea de 15 ateliere principale cu o capacitate de 304 locuri acoperite

36. *Ibidem*. Posibilitatea răscumpărării pentru utilitate publică, prevăzută în Constituția din anul 1923, a fost tradusă în fapt în anul 1926, când, în urma unor tratative amănunțite, începute din inițiativa statului român cu 17 societăți din Transilvania deținătoare a 1.484,945 km, care au răspuns invitației sale, s-a ajuns la un caord de răscumpărare definitivă a întregii rețele în valoare totală de 17.157.568,86 franci elvețieni.
37. Aranjamente speciale au comportat și lichidarea drepturilor a două societăți, care dețineau concesiunea căilor ferate bucovinene (STEG). Acestea li s-a asigurat plata anuităților convenite la data convenției până la expirarea concesiunii (1937) și acoperirea integrală a pretențiilor pentru perioada de la 1 noiembrie 1918–31 decembrie 1925 în sumă de 25 milioane lei. Apud. Angela Banu, *Datoria publică internă a României (1863–1946) Teză de doctorat*, conducător științific prof. univ. dr. Maria Mureșan, Academia de Studii Economice București, București, 2005, p. 113.
38. În anul 1926, Camera de Comerț și Industrie Timișoara a intervenit prin memorii, petiții către puterea executivă în vederea stabilizării valutei naționale, pentru încheierea de convenții comerciale cu Iugoslavia (pentru exportul de lemne), cu Cehoslovacia (cereale și făină), Ungaria (pentru exportul de vite), pentru abrogarea impozitului de lux și modificarea impozitului pe cifra de afaceri, recalcularea impozitului global la societățile anonime industriale, unificarea legilor privind asigurările sociale, unificarea diferitelor legi privind înregistrarea mărcilor de fabrică. Tot în anul 1926 împreună cu Camerele de Comerț din Szeged și Veliki Beckerek (Becicherecul Mare) a întreprins o acțiune în vederea deschiderii liniei ferate Timișoara – Kikinda – Szeged – Budapesta – Viena și o linie ferată pe ruta Timișoara – Cenad – Szeged. Direcția Județeană Timiș a Arhivelor Naționale (în continuare D.J.A.N. Timiș), fond Camera de Comerț și Industrie Timișoara, dos. 1/1920, f. 5–9.
39. V. Slăvescu, *Curs de transporturi*, București, 1930, pp. 271–276. Apud. Ioan Saizu, op. cit., p. 124–125.
40. Deosebit de activ a devenit imediat după război capitalul francez. În anul 1919 grupul Schneider-Creuzot a preluat majoritatea capitalului la Uzinele Skoda. Imediat după aceasta a trecut la reorganizarea completă a întreprinderilor în vederea trecerii la producția de pace, destinată consumului civil, iar nu celui militar, ca până atunci (J. Hejda, *Le capital français en Tchécoslovaquie*, „L'Europe Centrale“, 4, nr. 32, 1930, p. 581–583). Utilajul învechit a fost înlocuit cu altul nou, modern și, curând, Uzinele Skoda au devenit competitive pe piața internă și internațională, obținând comenzi substanțiale. Între anii 1920–1923 firma Schneider-Creuzot a preluat peste jumătate din capitalul Societății de Mine și Furnale din Třinec care a trecut la un amplu proces de reorganizare a mijloacelor tehnice și a metodelor comerciale. Utilajul pentru extracția cărbunilor și minereului de fier a fost mecanizat, iar noile mine de huilă, recent achiziționate, au fost contopite cu exploatarea mai vechi ale societății. Au fost direcționate investiții mari spre modernizarea furnalelor și turnătoriilor în vederea reducerii prețului de cost. Produsele societății au devenit competitive, vânzările au crescut ca volum, iar în 1937 Biroul de vânzare al uzinelor metalurgice i-a mărit cota de vânzare în cadrul cartelului. Cele mai importante firme participante la cartel au fost Industria Fierului din Praga, Întreprinderea de Mine și Cuptoare de la Vitkovice, Societatea de Mine și Furnale Trinec și întreprinderile de la Hřádek ale consorțiului Skoda. Toate aceste firme aveau o foarte importantă participare din partea capitalului străin. În anul 1937 participația capitalului străin în industria minieră și metalurgică cehoslovacă însuma 1.160.858.000 coroane cehoslovace, care se afla în proporție de 97% în mâna unor firme britanice, franceze, germane, austriece și belgiene (A. Teichová, *Die rolle des Auslandskapitals in der Stahl-und Eisenindustrie der wormünchener Tschechoslowakei*, in „Historica“ nr. 17, Praha, 1969, p. 203). Aceste firme au contribuit la modernizarea întreprinderilor metalurgice investind 44 milioane de dolari în acest scop (*The Economic History of Eastern Europe*, vol. II, p. 280). <http://www.history-cluj.ro/Istorie/anuare/2002/Bathory-Moderniz%20ind%20miniere.htm>.

pentru repararea locomotivelor, 184 locuri pentru verificarea și întreținerea vagoanelor de călători și 80 de locuri pentru executarea de lucrări de reparație la vagoanele de marfă⁴¹.

O secție importantă a uzinelor de la Reșița a luat naștere prin înființarea fabricii de locomotive în anii 1921–1922. Noua secție a fost proiectată și executată în regie proprie de către Uzinele Reșița, cuprinzând un atelier de cazane și o hală de montaj. Fabrica dispunea și de un birou de proiectare cu personal specializat⁴².

Întreprinderea Malaxa a achiziționat parțial utilajul unei fabrici de locomotive din Germania aflată în lichidare, precum și cumpărarea licenței de la firma germană Borsig⁴³. Conform legii din 13 martie 1927, privitoare la fabricarea de locomotive în țară, se prevedea ca întreprinderile, cu un asemenea obiect de activitate, să fie anonime și să aibă un capital subscris declarat. În anul 1928, după mai puțin de un an, fabrica a devenit operațională, pe porțile ei ieșind prima locomotivă cu abur, care purta numele constructorului român. În același timp, au fost instruiți muncitori români, care i-au înlocuit pe cei germani la încheierea termenului de contract.

Din anul 1931, fabrica de locomotive „Malaxa” a început fabricarea de automotoare echipate cu motoare „Diesel” tip „Ganz” și transmisii „Mylius” cu patru și cinci trepte. În paralel cu producția și reparația locomotivelor s-a trecut și la fabricarea unui sistem de frână (sub licență „Knorr”) și a distribuitorului de aer. Împreună cu inginerul Henry Holban, Nicolae Malaxa⁴⁴ a pus la punct o strategie integratoare în spațiul național unificat pentru domeniul construcțiilor și exploatarea automotoarelor. Între anii 1932–1934, savantul George (Gogu) Constantinescu a folosit principiul sonicității la invenția sa „Convertorul sonic de cuplu”, aplicat cu succes la locomotivele și automotoarele produse la uzinele „Malaxa” din București.

În anul 1933, în plină criză economică mondială, uzina „Malaxa” livra locomotiva cu numărul 100. Anii care au urmat până la începerea celui de Al doilea război mondial au fost ani de mare succes pentru uzina „Malaxa”, care a devenit una dintre cele mai productive din țară, fiind apreciată și cunoscută în lumea întreagă. Producția cea mai ridicată a uzinei s-a realizat în anul 1935, când s-au fabricat 93 de locomotive „Malaxa”.

În anul 1936 s-a realizat prototipul primei locomotive „Diesel” de concepție românească, care a intrat în fabricație de serie, livrându-se către CFR în anul 1938 primul lot de 28 locomotive⁴⁵. La 14 septembrie 1926, a fost dată în folosință prima locomotivă de cale normală construită la Reșița⁴⁶, dotată cu instalații

41. Un rol important l-a avut „Fabrica românească de mașini, ateliere de reparat locomotive și vagoane ing. N. Malaxa et Co.”, al cărei act de naștere a fost semnat în anul 1922. Singurul ei client era C.F.R., cu care a încheiat un contract avantajos, fapt ce i-a permis să facă, încă din anul 1924, investiții relativ mari. În anul 1927, între cele două părți s-a încheiat un alt contract pentru executarea și livrarea a 20 de locomotive noi.
42. Până în anul 1944 s-au produs la Uzinele „Reșița” 566 de locomotive noi și s-au reparat alte 1402. S. Bordan, G.C. Bogdan, *200 de ani de construcții de mașini la Reșița. 1771–1971*, vol. I, Reșița, 1971, p. 108.
43. C. Botez, D. Urmă, I. Saizu, *Epopoea feroviară românească*, București, 1977, p. 248.
44. Nicolae Malaxa a inițiat și implantat în România industriile: de aparataj pentru material rulant (1932–1943); motoare Diesel (1935); transmisii mecanice pentru automotoare, inclusiv sisteme de comandă (1936–1937); tuburi de oțel fără sudură (1937, după procedeul Stiefel); locomotive Diesel pentru CFR (1938); aparatura optică (1938).
45. Începând din anul 1939, uzinele Malaxa au fost în măsură să construiască toate categoriile și tipurile de locomotive (seriile 50.100, 230.0, 142.000). Locomotivele din seria 151.001 de concepție românească erau cele mai puternice din Europa la acea vreme și au avut un succes comercial răsunător la Târgul Internațional de la Milano din anul 1940. Datorită succesului dobândit în construcția de locomotive la uzinele Reșița și Malaxa, începând din anul 1930, în România nu s-a mai importat nici o locomotivă.
46. În Banat, prin dezvoltarea anterioară a unei puternice industrii metalurgice existau tradițiile și premisele înființării învățământului superior tehnic și efectuării de cercetări tehnice. Începând cu două secole în urmă (pacea de la Passarowitz, 1718), se pun în valoare bogățiile naturale, se deschid mine de fier, cupru, argint și plumb, sunt atrași meseriași și specialiști din străinătate, se înființează un mare număr de fabrici. Se execută mari lucrări (alimentarea cu apă, canalizarea râului Bega etc.). Uzinele din Reșița intră în funcțiune în 1771, înaintea uzinelor Krupp (Germania) care datează din 1811, Vitkovice (Cehia) – 1829, Donawitz (Austria) – 1836, M.A.N. (Germania) – 1834), Sulzer (Elveția) – 1934. În 1857 a fost construită linia ferată Timișoara – Seghedin și s-a introdus iluminatul public cu gaz. În 1884 se instalează prima centrală electrică de curent alternativ la Timișoara care devine primul oraș din Europa cu străzile iluminate electric și din 1899 cu tramvai electric. Din 1912 în podgoria Aradului circulă primul tren electric din Europa. Apud. Horia Colan, *Dezvoltarea științelor tehnice după Marea Unire (1918–1940)*, în „Noema”, vol. II, nr. 1, București, 2003, p. 102–103.

de ardere mixtă⁴⁷. În urma legii din 13 martie 1927, uzinei „Reșița” i-a revenit executarea unor importante comenzi de vagoane și locomotive⁴⁸. Începând cu anul 1924 nu s-a mai importat combustibil pentru căile ferate. La C.F.R. se afla cel mai mare număr de muncitori. În România traficul era de 3–4 ori mai mic decât în statele industriale avansate. În raport cu profilul economic al unor regiuni, traficul era diferențiat substanțial⁴⁹. La creșterea lui s-a opus concurența pe care o făceau unele mijloace de transport.

Căile ferate de interes local aparținând societăților particulare din Transilvania, îndeosebi pe liniile înguste, erau concurate de traficul auto de călători, mărfuri și colete mici, De asemenea transportul de petrol era puternic concurat de traficul prin conducte. În ansamblu său, traficul feroviar a suferit o modificare esențială în sensul că parte din mărfurile care altădată se îndreptau spre Viena și Budapesta aveau acum direcția București, porturile dunărene și Marea Neagră.

Stațiile, împreună cu instalațiile lor, au fost refăcute, mărite și înzestrate cu aparatură și linii de garaj. Numărul lor a crescut de la 1.302 în anul 1924 la 1.417 în anul 1928, în vreme ce al haltelor s-a redus de la 260 la 147⁵⁰. Stațiile de frontieră au fost mult mărite și utilizate în raport cu cerințele traficului internațional; s-au refăcut triajele din Barboși, Brăila și Mărășești, și numeroase poduri basculante, a fost sporită capacitatea de primire și expediere a stației Galați⁵¹. Cea mai mare parte dintre cele 154 de poduri distruse au fost complet refăcute, provizoriu sau definitiv. Unele au fost înlocuite cu construcții noi de cale dublă (de exemplu marile poduri de peste Prut, între Galați și Reni, și în zona Buzău). Podul de peste Dunăre a fost refăcut cu ajutorul angajaților de la Uzina Reșița⁵².

La Marea Neagră, România avea șase porturi: Bugaz, Sulina, Constanța, Mangalia, Cavarna și Balcic. Numai porturile Constanța și Sulina realizau un trafic important, primul dispunea de 59 rezervoare pentru depozitarea petrolului, însumând o capacitate de 245.000 m³. Din punctul de vedere al nevoilor de apărare, traficul de cabotaj putea contribui la dislocarea forțelor de pe teatrul de acțiuni militare din est pe Frontul de Sud, iar de aici pe Dunăre până în vestul țării⁵³. România s-a străduit să întretină șenalul navigabil între Brăila și Porțile de Fier, operațiuni foarte costisitoare din cauza bancurilor de nisip, care se deplasau și reduceau adâncimea optimă.

Pentru refacerea porturilor și a instalațiilor anexe, statul român a acordat între anii 1919 și 1928, pe cale de credite extraordinare, suma de 268.551.954 lei. Deosebit de creditele de exploatare de 589.616.982 lei. Parcul fluvial și maritim a fost dotat cu noi nave construite în țară și străinătate, care au intrat în posesia Serviciului porturilor maritime, S.M.R., Direcției docurilor, Inspectoratului general al navigației și porturilor, Administrației pescăriilor statului S.R.D. și a particularilor. În anul 1927 existau în România opt șantiere navale principale și două secundare cu un capital social de 64.012.000 lei, cu instalații însumând 2.126 H.P. și cu 2.427 lucrători. Cheltuielile de reparații și repunerea în exploatare a vapoarelor S.M.R. s-au ridicat între anii 1922 și 1927 la suma de 128.114.888 lei⁵⁴.

47. Până la acea dată, statul român nu a făcut în țară comenzi de acest gen. Vezi, *Istoricul dezvoltării tehnice în România*, vol. II, București, 1931, pp. 35–36. Apud Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 127.

48. La începutul secolului exista la Reșița un laborator de metalografie și unul de încercări fizice (mecanice), ultimul mai vechi datând de prin 1880. Mai târziu, între 1902 și 1929, laboratorul se completează cu alte mașini (Mohr și Federhaff, Amsler etc.), laboratorul de metalografie, de asemenea, cu microscop metalografic mare, aparate de analiză dilatometrică și defectoscopie. Într-un studiu făcut sunt de remarcat cele pentru punerea la punct a fabricației șinelor de rezistență 70 kgf/mm², a bandajelor de rezistență 90 kgf/mm², a materialului pentru cilindrii locomotivelor sau studiul asupra materialului șinelor la temperaturi scăzute.

49. De pildă, transportul de mărfuri și călători pe calea ferată al unei jumătăți de Moldova, cu profil agrar, a fost în anul 1925, din punct de vedere cantitativ, egal cu traficul numai a două stații aparținând orașelor industriale Ploiești și Timișoara. Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 128.

50. *Anuarul statistic al României*, 1929, p. 145; 1934, p. 192–193.

51. I. Miculescu, *Căile noastre ferate de după război*, în „Buletinul Căilor Ferate Române”, anul XIII, nr. 83–84, 1926, p. 2026. Apud Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 125.

52. Terminarea în anul 1923 a fabricii de locomotive, reorganizarea secției de turnătorie, începută în anul 1926, instalarea în anul 1927 a noii linii de macarale și a primelor mașini pneumatice etc. Au constituit pârgurile prin care Reșița a contribuit la refacerea și dezvoltarea transporturilor feroviare.

53. *Istoria militară a poporului român...*, p. 28–29.

54. V. Slăvescu, *op. cit.*, p. 394; Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 135.

Traficul mediu al N.F.R. a fost între anii 1922 și 1929 de 735.000 călători, 4.300 tone bagaje, 31.400 tone mărfuri în colete și 185.000 tone mărfuri diferite⁵⁵. Rezultatele financiare au fost însă deficitare. Se poate explica aceasta prin faptul că vasele, fiind vechi, necesitau reparații costisitoare și îndelungate. Statul a acoperit deficitele S.M.R. cu o parte a veniturilor realizate în porturi. În anii 1919–1929 s-au folosit pe asemenea cale 381.083,511 lei⁵⁶.

Privitor la utilizarea spațiului aerian, mai întâi aviația a fost constituită într-un Inspectorat al aeronauticii militare. Începutul aviației civile a fost în anul 1920, când s-a înființat pe lângă Ministerul Comunicațiilor un serviciu numit Direcția aviației civile. În anul 1923, invocându-se că lipsa de legătură între aviația civilă și militară contribuia la risipirea fondurilor și a eforturilor, s-a decis trecerea celei dintâi la Ministerul de Război. Măsura a fost combătută pe motivul că prin contopirea lor se încălcau principiile de existență ale aviației civile. În 1923–1924, cele două ramuri au funcționat cu bugete separate. Treptat, aviația civilă a devenit o anexă a aviației militare. În anul 1929, cu ocazia reorganizării ministerelor, aviația civilă a fost trecută de la Ministerul de Război la cel de Industrie, socotindu-se că dezvoltarea ei trebuia să înceapă prin organizarea temeinică a industriei aeronautice naționale.

La 30 martie 1927, s-a alcătuit un comitet care a înființat Asociația română pentru propaganda aviației (A.R.P.A.)⁵⁷. Sub îngrijirea A.R.P.A. a fost organizată în România, între 23 iunie și 1 august 1927, „Prima expoziție de aviație”, iar la 15 noiembrie 1928, s-a inaugurat o școală de propagandă aviatică. Necesitate construirii unei fabrici, care să asigure parcul de avioane pentru traficul aerian, nu a fost materializată în primii ani după război. Pentru început s-au făcut două oferte: una de partea Societății „Astra” – Arad de a pune la dispoziția statului întreaga sa experiență în construcția de motoare de aviație, consimțind remontarea instalațiilor sale într-o regiune centrală indicată de Ministerul de Război și construirea oricărui tip de motor semnalat; a doua, din partea unui grup de industriași care se asiguraseră în prealabil de concursul tehnic al fabricii „H. Potez” din Paris. Nici o ofertă nu a fost acceptată, ceea ce a condus la întârzierea afirmării industriei aeronautice românești.

Șoselele, pe care se răspândeau cea mai mare parte a producției agricole și un însemnat volum de produse industriale, reprezentau calea cea mai răspândită din țară. Avântul luat de industrie a făcut ca activitatea transportului rutier să sporească și s-a impus o preocupare pentru modernizarea lui. Specialiștii au considerat necesar, pentru a se ajunge la o oarecare îmbunătățire a traficului rutier, să se sporească în mod simțitor limita de 71.600 lei pentru un kilometru de șosea națională. În realitate, alocările de sume pentru întreținere au fost în scădere, astfel, în anul 1923 s-au repartizat numai 82.342.000 lei, adică 7.568,19 lei de kilometru construit, iar în anul 1926 era suma de 75.510.000 lei sau 6.940,25 lei de kilometru, ca în anul 1929 numai 61.000.000 lei, adică 5.606,61 lei de kilometru de șosea națională. Fondurile alocate nu reprezentau nici 10% din necesar, ceea ce a influențat stare drumurilor, care nu corespundeau cerințelor moderne de trafic. Însuși ministrul Lucrărilor Publice, I. Nistor, declarase în iulie 1928, că „drumurile lasă mult de dorit”⁵⁸.

Marele Stat Major român arăta că „în forma lui modernă, războiul nu va mai putea fi dus numai de armată, el va pune la contribuție spontan, continuu și total, cu sau fără voința poporului, totalitatea mijloacelor unei națiuni; ca urmare, cu cât aceasta va fi fost mai din timp și mai complet pregătită să se apere, cu atât izbânda se obține mai repede, cu mai puține sacrificii – în vieți și în bani – și cu mai multe rezultate”⁵⁹.

În literatura de specialitate a vremii, se acredita ideea, potrivit căreia, victoria în războiul întregii națiuni urma a fi decisă de pregătirea acesteia pe planul economic. Necesitatea existenței unei armonii între strategia economică și strategia militară, impunea elaborarea acestora să fie făcută concomitent. Determinante sunt materiile prime, în special combustibilul și existența unei industrii de armament și echipament tehnic necesare înzestrării unei armate moderne⁶⁰.

55. *Ibidem*, p. 376.

56. M. Negru, *Viața României pe mare și pe Dunăre*, București, 1935, p. 167–168.

57. „A.R.P.A.” aprilie 1927, p. 2.

58. „Argus”, 21 iulie 1928. Apud Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 132.

59. A.M.R., fond Marele Stat Major, dosar nr. 28, f. 509.

60. Gheorghe Zaharia, Constantin Botoran, *Politica de apărare a României în contextul european interbelic, 1919–1939*, Editura Militară, București, 1981, p. 69.

Pentru deceniul trei este de remarcat efortul depus în vederea asigurării armamentului și mijloacelor de luptă indispensabile înzestrării marilor unități și unităților nou înființate pe teritoriul României. Funcționarea acestora la parametri condițiilor câmpului de luptă era condiționată de calitatea materialelor. În situația dată, armata română dispunea de o varietate de categorii provenite din diverse surse și în cadrul acestora prezenta calibre și calități tehnice diferite.

Se impunea reducerea categoriilor și, pe cât posibil, uniformizarea calibrelor, pe de o parte, dar trebuia îndepărtată și dependența în totalitate de industria de armament din străinătate. Toate acestea au generat dezbateri în cadrul cercurilor politice românești. Rezultatul a fost votarea în Adunarea Deputaților, la 11 iunie 1925, a legii referitoare la „Întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională”⁶¹. În baza legii au fost înființate Uzinele Metalurgice de la Copșa Mică și Cugir, pentru fabricarea de arme portative și de armament și muniție de artilerie cu sprijinul concernului Vickers și „Industria Aeronautică Română” cu capital și tehnologie franceză. Deși până în anul 1929, s-a reușit achiziționarea materialului tehnic necesar amenajării liniilor de fabricație, trecerea la producția de serie nu a fost posibilă din cauza absenței mâinii de lucru calificate și a incapacității asimilării tehnologiei de fabricație.

Criza economică a adâncit dificultățile cu care se confrunta tânăra industrie de armament. Totuși, în deceniul trei, pe linia introducerii de armament modern în dotarea trupelor, s-a acceptat soluția achiziționării de materiale și piese de schimb pentru Regimentul de care de luptă și a 5.000 mitraliere model „Schwarzlose”⁶², pentru completarea armamentului automat la unitățile de infanterie⁶³.

Victor Slăvescu⁶⁴, analizând importanța industriei pentru apărarea națională, scria: „Înapoia unor armate naționale care luptă pe câmpul de bătaie, se înșiră o a doua armată, a industriei, care procură arme, munițiuni, echipament, mijloace de transport etc. de o însemnătate considerabilă și de a cărei rodnică activitate atârnă în bună parte însăși rezultatele obținute de armată pe câmpul de luptă”⁶⁵. Existența rezervelor de petrol, a gazelor naturale, a materiilor prime vegetale, animaliere și minerale în cantități însemnate a creat convingerea justificată a posibilității dezvoltării unei industrii naționale pentru nevoile proprii de apărare. Dar punerea în practică a acestui deziderat s-a dovedit a fi foarte dificilă. Dar limitele economiei românești aveau să se vadă când cursa înarmărilor pe plan internațional avea să se accelereze și nevoile armatei române erau tot mai numeroase.

61. „Monitorul Oficial”, partea I, nr. 138 din 25 iunie 1925.

62. Maschinengewehr Patent Schwarzlose M.07/12, calibrul 8 mm, creată de germanul Andreas Wilhelm Schwarzlose. După Primul Război Mondial, Schwarzlose s-a produs în uzinele de armament din Cehoslovacia, unde s-a adaptat și produs „Schwarzlose vz.07/24 by Janeček factory”.

63. A.M.R., fond 948/RSS 4, dosar nr. 87, f. 15–37.

64. Victor N. Slăvescu (5 iun. 1891–24 sept. 1977) a fost subsecretar de stat la Ministerul de Finanțe (14.11.1933–03.01.1934); ministru de Finanțe (05.01–01.10 1934, 02.10.1934–01.02.1935) și ministru ad interim la Industrie și Comerț (02–05.10.1934); ministru de Înzestrarea Armatei (01.02–28.09.1939, 28.09–23.11.1939, 24.11.1939–11.05.1940, 11.05–04.07.1940). A fost un gânditor devotat științei economice românești. Moștenirea rămasă, de la cărți publicate și manuscrise, se aseamănă în proporție numai cu cea rămasă de la N. Iorga. www.biblioteca.ase.ro/pozares.php?aut=2.

65. Victor Slăvescu, *op. cit.*, p. 161.

BIBLIOGRAFIE

A.R.P.A., aprilie 1927.

Activitatea corpurilor legiuitoare și a guvernului de la ianuarie 1922 până la 27 martie 1926, București, 1926.

Anuarul statistic al României, 1929; 1934.

ARCADIA, N. P., *Industrializarea României. Studiul evolutiv – istoric, economic și juridic*, București, 1936.

Argus, București, 192–1928.

Arhivele Militare Române, fond 948, dosar nr. 101; fond Casa regală, dosar nr. 25/1933; fond 948/RSS 4, dosar nr. 87; fond Marele Stat Major, dosar nr. 28.

Arhivele Naționale Române, fond Casa regală, dosar nr. 37/1931.

BANU, Angela, *Datoria publică internă a României (1863–1946)*, Teză de doctorat, conducător științific prof. univ. dr. Maria Mureșan, Academia de Studii Economice București, București, 2005.

BOGDAN, S., BOGDAN, G.C., *200 de ani de construcții de mașini la Reșița. 1771–1971*, vol. I, Reșița, 1971.

BOTEZ, C., URMĂ, D., SAIZU, I., *Epopeea feroviară românească*, București, 1977.

CHISĂLIȚĂ, Dumitru, *120 de ani de la nașterea lui Constantin Ioan Motaș (1887–1976)*, în „Univers ingineresc”, XVIII, Nr.12 (418), 16–30 iunie 2008.

COLAN, Horia, *Dezvoltarea științelor tehnice după Marea Unire (1918–1940)*, în „NOEMA”, Vol. II, nr. 1, București, 2003.

Contribuții la studiul economiei militare, Editura Militară, București, 1977.

DIMA, I.D., *Importanța căilor ferate române în bugetul public*, București, 1939.

Direcția Județeană Timiș a Arhivelor Naționale, fond Camera de Comerț și Industrie Timișoara, dos. 1/1920. *Enciclopedia României*, București, 1939.

FERNIC, G.C., *Cum putem avea o aviație militară și civilă puternică*, în „Aeronautica”, Anul I, nr. 3, 1926, p. 25.

HEJDA, J., *Le capital français en Tchecoslovaquie*, în „L'Europe Centrale”, 4, nr. 32, 1930, p. 581–583.

<http://www.history-cluj.ro/Istorie/anuare/2002/Bathory-Moderniz%20ind%20iniere.htm>

Industria mecano-metalurgică. Date și observațiuni, București, 1928.

Istoria economiei naționale a României, București, 1974.

Istoria militară a poporului român, vol. VI, *Evoluția sistemului militar național în anii 1919–1924*, București, Editura Militară, 1989.

KIRIȚESCU, C., Costin, *Caracterele specifice ale actualei economii de război*, în „Problemele războiului și știința”, București, Cartea Românească, 1942.

MADGEARU, Virgil, *Evoluția economiei românești după războiul mondial*, 1940.

MICLESCU, I., *Căile noastre ferate de după război*, în „Buletinul Căilor Ferate Române”, anul XIII, nr. 83–84, 1926.

Monitorul Oficial, partea I, nr. 138 din 25 iunie 1925.

MUȘAT, Mircea, ARDELEANU, Ion, *România după Marea Unire, 1918–1933*, vol. II, Partea I, București, 1986.

NEGRU, M., *Viața României pe mare și pe Dunăre*, București, 1935.

OANCEA, D., *Importanța aviației*, în „Țara noastră”, anul IX, nr. 22, București, 1928.

POPESCU, B., Dumitru, *Pregătirea națiunii pentru război*, în „România Militară”, nr. 10, București, 1924.

RUJINSCHI, Gh., *Câteva din articolele publicate de la 1920–1927 în diferite reviste și ziare privitoare la aeronautica română și necesitatea dezvoltării ei*, București, 1927.

SAIZU, Ioan, *Politica economică a României între anii 1922 și 1928*, București, Editura Academiei României, 1981.

SLĂVESCU, V., *Curs de transporturi*, București, 1930.

STOICA, VV., *Standardizarea tipurilor de șine de pe rețeaua Căilor Ferate Române*, în „Buletinul Căilor Ferate Române”, Anul XII, nr. 79, București, 1925.

TEICHOVÁ, A., *Die rolle des Auslandskapitals in der Stahl-und Eisenindustrie der wormünchener Tschechoslowakei*, în „Historica“ nr. 17, Praha, 1969.

The Economic History of Eastern Europe, vol.II,

VERDEȘ, C., *România. Studiu geografic, fizic, economic și militar (teatre de operațiuni)*, vol. I, București, 1939.

VIZANTI, G., URLĂȚIANU, Sc., *Strategia românească în viitorul războiu*, Tipografia Curții Regale, F. Göbl, București, 1932.

VOROBCHIEVICI, Octav, *Războiul viitor și populația civilă*, București, Institutul de arte grafice, 1933.

ZAHARIA, Gheorghe, BOTORAN, Constantin, *Politica de apărare a României în contextul european interbelic, 1919–1939*, Editura Militară, București, 1981.