

## INDUSTRIA NAȚIONALĂ DE APĂRARE ÎN CONTEXTUL ECONOMIC-FINANCIAR AL ROMÂNIEI (1920-1935)

Gândirea economico-militară românească integrează organic nu numai ideile și teoriile relative la relația economie-armată, economie-război, economie-apărare, cristalizate și sistematizate de economia militară, mai exact de știința economico-militară, ci și elementele gândirii practic-empirice, existente independent sau în conexiune cu cele teoretice.

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. Kirițescu - 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*”<sup>1</sup>.

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 ce au o mare întrebuințare, pronunțându-se pentru procurarea tehnicii militare grele și complexe din străinătate, din țările unde aceasta 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 interbelică la care ne referim constituie fundamentarea teoretică a corelației dintre economie și război. Aprofundându-se

---

\* Muzeul Militar „Regele Ferdinand” - filiala Constanța; e-mail: scurtucostin@yahoo.com.

<sup>1</sup> Costin C. Kirițescu, *Caracterele specifice ale actualei economii de război*, în „Problemele războiului și știința”, București, 1942, p. 453.

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”*. Într-o lucrare consacrată strategiei românești, s-a stăruit 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”*<sup>2</sup>.

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 capătă intensitate, care, nesatisfăcută, reduce virtutea de manevră a armatelor moderne și paralizează războiul”*<sup>3</sup>. 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:

- pentru transporturile feroviare: lungimea căilor ferate, felul de

---

<sup>2</sup> G. Vizanti, Scarlat Urlățeanu, *Strategia românească în viitorul războiu*, București, 1932, p. 123.

<sup>3</sup> Octav Vorobchievici, *Războiul viitor și populația civilă*, București, 1933, p. 78.

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 lor de întreținere; 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 repartitia 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.

În perioada la care ne referim, 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 rafinăriilor 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

industrii 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 perspective realizării unor profituri ridicate. Dar, dezvoltarea industriei în ansamblul ei avea să se producă relativ organic după anul 1925<sup>4</sup>. După Marea Unire din 1918, realizările industriale se extind. Apar întreprinderi noi în Transilvania, precum *Sonametan*, *Industria sârmei-Câmpia Turzii*, *Mica-Brad*, *Phönix-Baia Mare*, *Astra-Brașov*, *Titan-Nădrag-Călan* etc.

Prin înaintarea unui memoriu Ministerului Industriilor și Comerțului, Partidul Național Liberal, prin V. Bratianu, 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 ungare de gaz metan (UEG)*, la Mediaș, după mutarea, aici, în anul 1923, a biroului din Târnăveni (unitate care a funcționat până atunci cu un singur funcționar).

Contestațiile repetate ale conducerii *UEG* la Tribunalul Alba-Iulia, la Înalta Curte de Casație a determinat societatea 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 societățile maghiare și pe cele cu capital în majoritate german nu intrau sub incidența Tratatului de la Versailles. Pentru rezolvarea problemei, politicienii români 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 acționară cu cca. 40% la capitalul

---

<sup>4</sup> Ioan Saizu, *Politica economică a României între anii 1922 și 1928*, București, 1981, p. 106.

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, aceasta 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 Anonimă Română de Gaz Metan (SRG)*. Anul 1934 este anul finalizării plății acțiunilor către societatea *Apis-Glarus*, societate româno-germană<sup>5</sup>.

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., care a funcționat ca organ al Ministerului Lucrărilor Publice, cu un buget contopit cu cel al statului<sup>6</sup>. 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 standardizarea șinelor. În practică, înlocuirea șinelor mici s-a făcut cu mult înainte de decembrie 1925<sup>7</sup>.

C.F.R. avea un început de autonomie administrativă și financiară, pentru a se dezvolta prin forțe proprii. Legea a căutat să realizeze un

---

<sup>5</sup> Dumitru Chisalița, *120 de ani de la nașterea lui Constantin Ioan Motaș (1887-1976)*, în „Univers ingineresc”, XVIII, nr. 12 (418), 16-30 iun. 2008.

<sup>6</sup> Vintilă Brătianu nu a acceptat propunerea reprezentanților 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 Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 122-123.

<sup>7</sup> Această standardizare a șinelor era necesară pentru că existența a 48 de tipuri - cele mici și mijlocii deținând 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.

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.

Pe 2 februarie 1927, în timpul guvernării Alexandru Averescu, este înființat un Subsecretariat de stat al Ministerului de Comunicații în locul Direcției generale existente până la aceea dată. A fost redus numărul direcțiilor de exploatare de la 14 la 5 și a fost restrânsă 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 1923, a Societății Naționale de Credit Industrial, care și-a îndreptat sprijinul, înainte de toate, spre marea industrie<sup>8</sup>.

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 dezvolte această ramură industrială<sup>9</sup>. După înființarea *Întreprinderii Aeronautice Române (I.A.R.)*, în 1925, și a *Uzinelor Copșa Mică Cugir* (1928) - prima specializată în producția de avioane de luptă, iar celelalte în armament și muniție de infanterie -, a urmat înființarea și dezvoltarea modernelor uzine *Malaxa* 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 *Voina*, *Concordia*, *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

---

<sup>8</sup> *Industria mecano-metalurgică. Date și observațiuni*, București, 1928, p. 61.

<sup>9</sup> Virgil Madgearu, *Evoluția economiei românești după războiul mondial*, București, 1940, p. 357-358.

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 luând-o înaintea celui privind numărul întreprinderilor și al personalului angajat, tendință ce se accentuează în anii următori. Dovadă sunt indicii de producție ai industriei mari prelucrătoare, care 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 151,4<sup>10</sup>.

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. Și industria chimică își lărgise gama sortimentelor, adăugând la tradiționalele întreprinderi de distilare a petrolului, de săpunuri, de lumânări și altele, unități profilate pe diverși acizi, sulfati, azotați, sodă, coloranți, lacuri, cerneluri, 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

---

<sup>10</sup> Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 110.

metalurgice. 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”<sup>11</sup>. Astfel, 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 imprimare 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”<sup>12</sup>.

Importanța traficului aerian era însă apreciată, aproape exclusiv, prin prisma capacității de a apăra integritatea teritorială. În consecință, plecând de la necesitatea înființării unei industrii aeronautice naționale, fără 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 complete. Pentru a încuraja și mai mult activitatea aeronautică, s-a recomandat instituirea de premii pentru cele mai bune construcții proprii în domeniul aviației<sup>13</sup>.

Dezvoltarea industriei proprii determina sporirea posibilităților de înzestrare a armatei, constituind „o cheazășie a siguranței naționale”, „elementul fundamental al stabilității naționale”<sup>14</sup>. 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 aparate<sup>15</sup>. 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

---

<sup>11</sup> Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare, A.N.I.C.), fond Casa regală, dos. 25/1933, f. 1-4.

<sup>12</sup> C. Verdeș, *România. Studiu geografic, fizic, economic și militar (teatre de operațiuni)*, vol. I, București, 1939, p. 71.

<sup>13</sup> G.C. Fernic, *Cum putem avea o aviație militară și civilă puternică*, în „Aeronautica”, I, nr. 3, 1926, p. 25.

<sup>14</sup> Enciclopedia României, 1939, p. 194.

<sup>15</sup> A.N.I.C., dos. 37/1931, f. 1.



anul 1928<sup>16</sup>. 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 1925.

Creșterea capacității de producție a industriei a însemnat și o contribuție la realizarea produsului social și a venitului național. În anul 1913, produsul social era de 25%, iar venitul național de 19,6%; în 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” - 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%; în anul 1928, se înregistrează raportul de 33,7% pentru grupa „A”, față de 66,3% al grupei „B”<sup>17</sup>.

O importanță strategică, pentru organizarea militară defensivă, o avea sistemul de comunicații al României. Drumurile și șoselele măsurau, în 1922, o lungime de 103.000 km. Căile ferate depășeau 10.000 km, în anul 1921, pentru 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-Nehoiiașu-Buzău, Bumbăști-Livezeni, Ilva Mică-Vatra Dornei. 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 ferate. Din întinderea exploatată de administrația C.F.R., 4.380 km - 38% - erau deținuți de 47 societăți particulare, mai cu seamă în Transilvania și Banat. Urmărind 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 acelorași categorii de linii. Ultima măsură era necesară, deoarece statul nu a putuse până atunci să răscumpere liniile și nici

---

<sup>16</sup> *Loc. cit.*

<sup>17</sup> N. P. Arcadia, *Industrializarea României. Studiul evolutiv-istoric, economic și juridic*, București, 1936, p. 169-174.

societățile respective nu s-au arătat dispuse pentru soluția propusă<sup>18</sup>.

În anul 1926, statul român a răscumpărat rețeaua societății austro-ungare de căi ferate de stat (STEG), preluând și serviciul unor obligații emise de ea, ca și liniile aparținând societății *Maramureșeana*, 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 bihorene (54 km), căile ferate Arad-Cenad (252,436 km) și Matra-Crișana (150 km). Au continuat, în același scop, tratative și cu restul societăților particulare din Transilvania. În celelalte provincii, acțiunea de răscumpărare a început după anul 1928<sup>19</sup>.

S-au refăcut atelierele de reparații și întreținere a materialului rulant. Contractele încheiate, înainte de anul 1922, cu *Skoda*, *Industriewerke Warchalowski, Eissler & Co.*, *Maschinenfabrik, Paucksch, Prometheus, 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 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 marfă<sup>20</sup>.

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 Uzinele Reșița și cuprindea un atelier de cazane și o hală de montaj. Fabrica dispunea și de un birou de proiectare, cu personal specializat<sup>21</sup>.

Întreprinderea *Malaxa* a achiziționat parțial utilajul unei fabrici de locomotive din Germania aflată în lichidare, precum și cumpărarea licenței de la firma germană *Borsig*. Conform legii din 13 martie 1927

---

<sup>18</sup> I.D. Dima, *Importanța căilor ferate române în bugetul public*, București, 1939, p. 95.

<sup>19</sup> Victor Slăvescu, *Curs de transporturi*, București, 1930, p. 271-276; Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 124-125.

<sup>20</sup> 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 1922. Singurul ei client era C.F.R., cu care a încheiat un contract avantajos, fapt ce i-a permis să facă, încă din 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.

<sup>21</sup> 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.

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 Malaxa<sup>22</sup> 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.

În 1936, s-a realizat prototipul primei locomotive *Diesel* de concepție românească care a intrat în fabricație de serie, livrându-se către CFR, în 1938, primul lot de 28 locomotive<sup>23</sup>. La 14 septembrie 1926, a fost dată în folosință prima locomotivă de cale normală

---

<sup>22</sup> 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).

<sup>23</sup> 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.

construită la Reșița, dotată cu instalații de ardere mixtă<sup>24</sup>. Conform legii din 13 martie 1927, uzinei *Reșița* i-a revenit executarea unor importante comenzi de vagoane și locomotive. 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 substanțial<sup>25</sup>. 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 1924, la 1.417 în 1928, în vreme ce al haltelor s-a redus de la 260 la 147<sup>26</sup>. 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 Galați<sup>27</sup>.

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 *Reșița*<sup>28</sup>.

La Marea Neagră, România avea șase porturi: Bugaz, Sulina,

---

<sup>24</sup> Până la acea dată, statul român nu a făcut în țară comenzi de acest gen. Vezi, *Istoricul dezvoltării tehnice în România*, vol. II, București, 1930, p. 35-36; apud, Ioan Saizu, *op. cit.*, 1981, p. 127.

<sup>25</sup> De pildă, transportul de mărfuri și călători pe calea ferată al unei jumătăți de Moldova - regiune cu profil agrar - a fost, în 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.

<sup>26</sup> „Anuarul statistic al României”, 1929, p. 145; 1934, p. 192-193.

<sup>27</sup> I. Miculescu, *Căile noastre ferate de după război*, în „Buletinul Căilor Ferate Române”, XIII, nr. 83-84, 1926, p. 2026; Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 125.

<sup>28</sup> 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.

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 m<sup>3</sup>. 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 țării. România s-a străduit să întrețină șenalul navigabil între Brăila și Porțile de Fier, operațiune 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 1919-1928, 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 particularilor. În 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 1922-1927, la suma de 128.114.888 lei<sup>29</sup>.

Traficul mediu al N.F.R. a fost, între 1922-1929, de 735.000 călători, 4.300 tone bagaje, 31.400 tone mărfuri în colete și 185.000 tone mărfuri diferite<sup>30</sup>. Rezultatele financiare au fost însă deficitare. Se poate explica aceasta prin faptul că vasele, fiind vechi, necesitau reparații costisitoare și îndelungate. Statul a acoperit deficitul S.M.R. cu o parte a veniturilor realizate în porturi. În anii 1919-1929, s-au folosit pe asemenea cale 381.083.511 lei<sup>31</sup>.

Privitor la utilizarea spațiului aerian, aviația a fost constituită, inițial, într-un Inspectorat al Aeronauticii Militare. Începutul aviației civile a fost în anul 1920, când s-a înființat, pe lângă Ministerul Comunicațiilor, serviciul numit Direcția Aviației Civile. În 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 1929, cu

---

<sup>29</sup> Victor Slăvescu, *Potențialul de război economic și financiar al României*, București, 1937, p. 394.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 376.

<sup>31</sup> M. Negru, *Viața României pe mare și pe Dunăre*, București, 1935, p. 167-168.

ocazia reorganizării ministerelor, aviația civilă a fost trecută de la Ministerul de Război la Ministerul 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.). Sub îngrijirea A.R.P.A. a fost organizată, în România, între 23 iunie-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, erau cele mai folosite în transporturi. 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 1923, s-au repartizat numai 82.342.000 lei, iar, în 1926, suma era de 75.510.000 lei, pentru ca, în 1929, să fie alocați doar 61.000.000 lei. Fondurile alocate nu reprezentau nici 10% din necesar, ceea ce a influențat starea drumurilor, care nu corespundeau cerințelor moderne de trafic. Însuși ministrul Lucrărilor Publice, I. Nistor, declara, în iulie 1928, că „*drumurile lasă mult de dorit*”<sup>32</sup>.

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*”<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Apud Ioan Saizu, *op. cit.*, p. 132.

<sup>33</sup> Arhivele Militare Române (în continuare, A.M.R.), fond Marele Stat Major, dos. 28, f. 509.

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 ca 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 moderne.

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 și trebuia îndepărtată dependența 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*. În baza acestei legi, au fost înființate Uzinele Metalurgice de la Copșa Mică și de la 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 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*, pentru completarea armamentului automat la unitățile de infanterie<sup>34</sup>.

Analizând importanța industriei pentru apărarea națională, Victor Slăvescu 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

---

<sup>34</sup> A.M.R., dos. 87, f. 15-37.

armată pe câmpul de luptă”<sup>35</sup>. 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.

Deși specialiștii militari argumentau necesitatea creării unei industrii naționale de apărare, în primul deceniu interbelic, factorii politici conducători nu au întreprins toate măsurile necesare. A fost acceptată concluzia că România, după 1918, dispunea de un potențial superior, care trebuia valorificat și pus în slujba apărării țării, potrivit principiului națiunii armate. În realitate, era o discrepanță între rezervele de materii prime (zăcăminte de minereuri de fier, zinc, pirită, aluminiu, mercur, plumb, aur, argint, mangan, antimonite) și gradul de valorificare<sup>36</sup>.

În concluzie, inițiativele luate în anii '20 de forurile politice conducătoare de a crea uzine destinate producției mijloacelor de apărare națională au constituit puncte de plecare spre înzestrarea proprie a armatei. La 11 iunie 1925, Adunarea Deputaților a votat, în unanimitate, *Legea privitoare la întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională*. Strategia militară este dependentă de structura forțelor armate și se execută în orientarea pe care o dă în timp de pace pregătirilor de război, conducerii acestora pe toată durata conflictului armat și în principalele lui etape (campanii).

Măsurile organizatorice inițiate la nivelul conducerii politice, inclusiv prin *Legea relativă la organizarea armatei*, din 23 iunie 1924 și *Legea relativă la modificarea legii de organizare a armatei*, din 26 aprilie 1923, au fixat caracteristicile organismului militar românesc în funcție de potențialul industrial și financiar al țării și de doctrina apărării naționale. S-a avut în vedere progresul tehnic din domeniul armamentului, a cărui utilizare necesita o pregătire și o instrucție de luptă mult mai minuțioase, concomitent cu modernizarea și sporirea mijloacelor și materialelor de luptă, obiective a căror realizare a fost îngreunată de posibilitățile industriale și financiare reduse ale țării<sup>37</sup>. Marele Stat Major român a întocmit planuri pentru crearea uzinelor care să lucreze pentru nevoile armatei.

---

<sup>35</sup> Victor Slăvescu, *Potențialul de război economic și financiar al României...*, p. 161.

<sup>36</sup> *Strategia militară românească în epoca modernă (1859-1999)*, București, 1999, p. 96.

<sup>37</sup> Ionel Romeo Drăgan, *Armata Română, Încotro? (Problemele integrării în NATO)*, București, 2002, p. 138.



La jumătatea deceniului 4 al secolului XX, sub presiunea evenimentelor politice internaționale, s-a trecut la restructurarea și redimensionarea precipitată a organismului militar, s-au efectuat modificări în repartizarea forțelor pe diferite fronturi, s-au înființat și organizat în grabă noi unități și mari unități, dar fără a avea posibilități proprii de dotare tehnico-materială corespunzătoare.

**THE NATIONAL DEFENSE INDUSTRY  
IN THE ROMANIAN ECONOMIC AND FINANCIAL CONTEXT  
(1920-1935)**

**Abstract**

The experience of the First World War has raised – with great acuity – the problem regarding the necessity of creating a national defense industry, capable of ensuring the endowment of the armed forces with modern war technique. In the disputes occurring over this matter two conceptions have basically emerged: some people called for the creation of a defense industry, able to provide the broadly used means of combat; they pleaded for the procurement of the heavy military technique from abroad, from those particular countries where it was cheaper and more sophisticated. Other people pleaded for producing the military technique within the country, on as large scale as possible. One characteristic of the evolution of the economic and military thinking in the interwar period is the theoretical substantiation of the correlation between economy and war.

**Keywords:** army, national industry, defense, economic crisis, endowment.