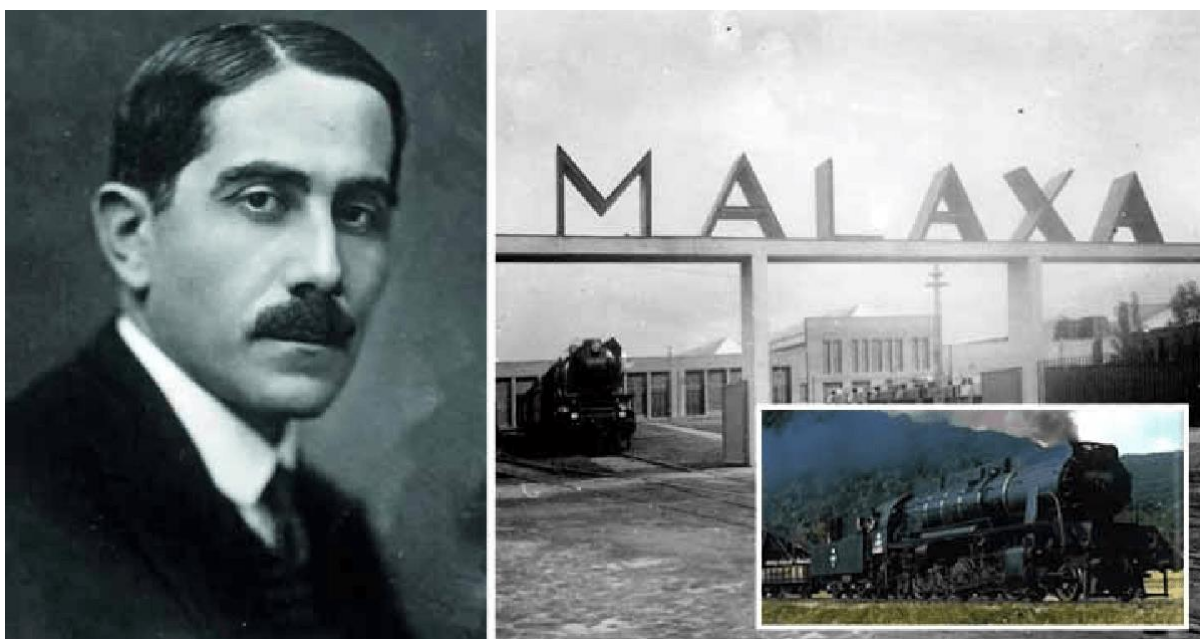


## Nicolae Malaxa, marele industriaș al României interbelice



19 dec. 2024

“În ziua de 19 decembrie s-a pus în circulație prima locomotivă făcută la București în fabrica inginerului Malaxa. La această sărbătoare a luat parte întregă familie regală în frunte cu Majestatea Sa Regele Mihai I, al cărui nume o și poartă. Prima locomotivă făcută în țară a fost cea construită anul trecut la fabrica Reșița, care poartă numele regelui Ferdinand I”. (Unirea poporului, 6 ianuarie 1929)

În luna decembrie a anului 1928 Gara de Nord avea pe șinele sale o locomotivă înveșmântată în ghirlande de brad și drapele tricolore. Ziarele vremii anunțau darea în circulație a primei locomotive construite la București, jurnaliștii descriind solemnitatea preluării acestei mașinării de către administrația Căile Ferate Române. Eveniment istoric, implicând aproape obligatoriu prezența familiei Regale apreciată de popor căci arăta interes și susținere pentru dezvoltarea unei noi industrii la noi în țară, eveniment cu iz monden deoarece își vor face apariția pe peronul gării bucureștene importanți membri ai guvernului României. Locomotiva numită “Regele Mihai I” fusese construită în Uzinele Malaxa, colos industrial ce se ridicase în doar 4 ani în halta Titan.

Proprietarul complexului industrial era Nicolae Malaxa, inginer ca profesie, om de afaceri ca vocație, înfipt în peisajul economiei românești constructoare de automotoare și material rulant. “Locomotiva ce se inaugurează a fost lucrată în 90 de zile” spunea inginerul Malaxa, locomotiva cu abur din categoria a 5-a, cu cinci osii cuplate, cu mare forță de aderență, cântărind 124 de tone conținea piese de fabricație străină într-un procent de numai 13%. “Într-un an uzina Malaxa va putea da în circulație și celelalte locomotive comandate, pentru ca apoi să continue producțiunea putând ajunge la o mașină pe săptămână!” Așadar în 1928 Nicolae Malaxa promitea o producție de 52 de locomotive anual!

Cine era Nicolae Malaxa, de unde venise acest inginer, cum de se afla la conducerea unor uzine, devenind rapid unul dintre cei mai mari industriași din perioada interbelică? Malaxa era un nume neobișnuit pentru urechile românilor, în vechimea neamului său având mai mult ca sigur pricepuți bărbați stăpânind meșteșugul “malaxării”, al amestecării, frământării, modelării lutului ori pâinii. Dacă e să dăm crezare numeroaselor surse google, atunci străbunul Mihalache olar din Munții Pindului se stabilea în Moldova la începutul veacului al XIX-lea, tată îi era Costache un negustor de succes, iar mama Elena Ruxandra descindea din boierescul neam Bădărău cu înalte dregătorii la curtea domnească. Însă istoricul Mihai Sorin Rădulescu ne atrage atenția că adevărul se află în acte despre posesiuni funciare și imobiliare, cercetarea unor astfel de documente specifice perioadei de după 1818 evidențiind faptul că Mihalache e pitar din Corfu și vine în Moldova însoțind pe Mihai Șuțu, devenind ispravnic sub trecătoarea lui domnie. Cei cinci copii ai lui Mihalache și Andreiana își vor întocmi familii în Galați și Tecuci, prin căsătorii reușind să creeze puternice alianțe cu boierimea autohtonă, facilitându-și astfel accesul la dregătorii boierești. Spătar, căminar, agă, comis sunt funcții în administrația domnească ocupate de cei patru bărbați din a doua generație a neamului Malaxa, toți adunând averi și cumpărând moșii, chivernisind cu grijă și înțelepciune bunurile agonisite, sporind totodată și prestigiul numelui. Funcții deosebit de importante, căci a fi spătar însemna a fi comandant militar, general de cavalerie, iar agă însemna a fi ofițer superior, comandant de poliție și de infanterie cu anumite atribuții de inspecție judiciară, căminarul aduna dările către stat, iar comisul avea în grijă caii și grajdurile domnești. Conform cercetărilor istoricului M. S. Rădulescu, pe linie paternă până la nașterea industriașului nostru după străbunul Mihalache e bunicul Iancu spătar de Tecuci și președinte la Tribunalul de Comerț din Galați, apoi tatăl Constantin căpitan de armată, trăind doar 45 de ani(1844-1889). Mama e Ruxandra(1861-1940), bulgăroaică din spița Popov. Semnificativă în argumentarea originii bulgare este participarea lui N. Malaxa la adunarea de constituire a Camerei de Comerț Româno-Bulgare, procesul verbal întocmit în 7 decembrie 1938 păstrând semnătura industriașului în calitate de lider și președinte de onoare al acestei asociații internaționale.

Nicolae Malaxa se naștea la Huși în 10 decembrie 1884, creștea alături de sora mai mică Elena(celibatară, profesoară de matematică, directoare a liceului Carmen Sylva din București). Cu doi copii a rămas tânăra mamă Ruxandra, văduva la 28 de ani,

părăsind probabil Hușul spre a se stabili la Bârlad sau la Iași unde funcționau instituții de învățământ a căror colective profesionale obțineau rezultate remarcabile la nivel național. Nu avem cunoștință unde a învățat scrisul și socotitul elevul de școală primară Nicolae Malaxa. Personal, înclin să cred că la Iași îl va înscrie mama dacă nu cumva îi va fi adus acasă profesori în particular. Certă este absolvirea Liceului Național din Iași, dovada scrisă existând în arhiva instituției de învățământ, capabilă a demonta numeroasele supoziții cu privire la acest capitol din viața lui Nicolae Malaxa. S-a presupus că ar fi parcurs studiile gimnaziale și liceale la Bârlad, dar anuarul liceului "Gh. Roșca Codreanu" nu conține informații care să ateste trecerea lui Malaxa pe aici. S-a presupus de asemenea că ar fi terminat studiile liceale în 1901 la vârsta de 17 ani, ceea ce este eronat măcar dintr-o matematică simplă a anilor destinați studiului primar, gimnazial, liceal care să permită înscrierea la universitate. Da, anii de liceu erau 3 sau 4 la număr, deoarece pentru admiterea în școli militare sau universități legea învățământului prevedea 4 ani de studiu. Așadar șapte de acasă, 4 ani de școală primară oriunde va fi fost ea, 4 ani de gimnaziu(curs inferior) continuați cu 4 de liceu(curs superior) fac 19 ani! Lista absolvenților Liceului Național Iași din anul 1903 menționează clar în ordine alfabetică la poziția 9 numele lui Nicolae Malaxa, iar litera "R" din rubrica imediat următoare dezvăluie orientarea studiilor spre domeniul "real" al cunoștințelor generale.

Cunoscută este obișnuința familiilor bogate a-și îndrepta odraslele către profesii din sfera umanistă, fiind aproape obligație și tradiție ca acestea să urmeze cursurile facultăților de drept din țară sau străinătate. Trebuie spus că în marea familie Malaxa apăruseră încă din a treia generație avocați și înalți slujbași financiari alături de militari de carieră. Considerând că neamul e bine reprezentat în aceste domenii de activitate, Nicolae Malaxa se va orienta către științele aplicate, alegând a se școli la Institutul Politehnic din Karlsruhe, Germania. Instituția superioară de învățământ fondată în 1825 devenise cunoscută în România mai ales datorită descoperirilor lui Heinrich Hertz, existența undelor electromagnetice fiind demonstrată în laboratoarele germane. Tineri de pe tot cuprinsul țării noastre studiau în amfiteatrele universității din Karlsruhe, registrele anului 1901 confirmând prezența a 13 români urmând specializările arhitectură, inginerie, construcții de mașini, electrotehnică. Nicolae Malaxa ajungea aici în toamna lui 1903, dispus să asimileze bogat volum de informații de inginerie mecanică. Au urmat patru ani de studiu cu cele mai dificile materii pentru oricare dintre noi, Malaxa parcurgând cursuri de matematică, fizică, chimie pentru a înțelege principii de bază în mecanică teoretică, termodinamică, rezistența materialelor. Intuim că întâi de toate a învățat limba germană, apoi s-a pus pe studiu intens trecând cu note mari examenele semestriale sau de an, pe deplin conștient de misiunea unui inginer mecanic, pregătindu-se cu seriozitate pentru a putea iniția la momentul potrivit cercetare și proiectare, construire și testare de dispozitive mecanice, unelte, motoare, mașini. Atent la prelegerile lectorilor despre reale sau imaginare procese de fabricație, nelipsit de la seminarii detaliind metode și etape de construire, amenajare, dotare a unei fabrici sau uzine, mai mult ca sigur studentul Malaxa gândea la lumea reală de acasă unde mijeau zorii industrializării. Prezent la cursurile dezvoltând noțiuni despre conceperea și punerea în funcțiune a unor linii de producție, despre importanța

stabilirii procedeeelor și proceselor tehnologice în fabricarea unor echipamente, e previzibil că mintea studentului nostru procesa continuu avalanșă de informații tehnice de specialitate, conturând idei de afaceri prospere demne a fi puse în aplicare odată ajuns acasă.

După obținerea diplomei de inginer a revenit în țară, la scurt timp inițiind în Bârlad primele sale afaceri. Poate că venind spre casa părintească privirea i-a fost atrasă de culturile de plante oleaginoase, știa poate de existența fabricilor de ulei de la Galați și Bacău, după cum aflase că mai sus pe drumul Moldovei presele de ulei nu ajunseseră. Malaxa a prevăzut succesul garantat al unei afaceri asemănătoare, așa încât fabrica de ulei "Mândra" se ridica în peisajul economiei bârlădene în 1911 și începea să producă ulei vegetal cu ajutorul unor prese hidraulice ale căror pistoane erau acționate de aburul unei locomotive (utilaje de proveniență germană). Până acum un deceniu secția de presare mai păstra pe unul din pereții săi inscripția "1912", cercetătorii apreciind că acesta ar fi anul în care a curs prima picătură de ulei la "Mândra" din Bârlad. Printre mașinăriile utilizate de-a lungul vremii, secția de presare deținea încă în 2014 prima pompă hidraulică ce fusese folosită în procesarea materiei prime. Arătându-și vârsta prin plăcuța ce atesta anul fabricației (1910) sale, presa de era funcțională, reușind la peste 100 de ani să elibereze uleiul din semințele supuse prelucrării industriale. Nu avem cifre despre producția anuală a "Mândrei", dar cu siguranță va fi adus profituri bune patronului Malaxa!

Rămânem pe meleaguri bârlădene și facem referire la studii monografice ale orașului completate de documente de arhivă dovedind înființarea în 1911 a unui atelier de lucrări mecanice, mai exact prelucrări mecanice prin așchiere. Atelierul lui Malaxa avea o structură complexă, în sfera lui de activitate fiind inclusă o strungărie, o turnătorie și un spațiu distinct pentru reparații auto. E drept că puține mașini circulau prin orașele țării, cu atât mai rare vor fi fost prin provincialul Bârlad, dar nu pentru mentenanța lor deschisese Malaxa atelierul auto. Pentru "parcul auto" al Stațiunii de Mecanizare Agricolă Zorleni, prima de acest gen din Regat, pentru mașinile Regimentului de Transport Auto "Regina Maria", primul regiment auto din armata română! Nicolae Malaxa e patronul care asigura calificarea personalului angajat, tinerii cu doar patru clase primare erau trimiși pe cheltuiala lui la cursurile Gimnaziului Tehnic din Bârlad. Muncitorilor cu domiciliul din alte localități le asigura cazare în regim de internat, angajații lui beneficiau de masă cantină. Tânărul inginer Malaxa școlit în Germania avea altă viziune despre eficiența producției, punând preț întâi de toate pe resursa umană, pe omul simplu venit să câștige cinstit un bănuț, investind în fiecare dintre ei căci un angajat mulțumit de condițiile de muncă și de salariul plătit în deplină concordanță cu volumul activității prestate, un angajat sprijinit în formarea profesională, însemna forță de muncă fidelizată intereselor și scopurilor patronului.

Om de afaceri cu abilitate probată, vigilent la evoluția industriei naționale, Malaxa identifică neajunsurile majore care pot fi corectate în parteneriat cu statul. Comerțul

său cu ulei depindea în bună măsură drumurile de fier, se prea poate să fi înregistrat unele pierderi cauzate de întârzieri în transportul mărfii atâta timp cât mare parte din infrastructura feroviară suferise distrugerii de pe urma bombardamentelor sau luptelor primului război mondial. Asta pe de o parte, căci avariate erau și mulțime de vagoane, locomotive, astfel încât întreaga rețea de căi ferate necesita urgentă refacere. Al treilea deceniu al secolului XX impunea și aducea măsurile de îmbunătățire a dotărilor regiei de căi ferate, statul vizând nu doar achiziționarea de material rulant ci și repararea lui. Dorind să devină parte componentă a "mecanismului" implicat în reconstruirea, restaurarea căilor de transport feroviar, Malaxa deschide(1921) la București un atelier de reparații locomotive și producție de șine de tren. Nu se oprește la acest stadiu, extinzându-și treptat afacerea, cumpărând(1923) teren lângă Halta Titan cu scopul de a ridica din temelii uzina ce-i va purta numele. Finalizată în 1926, fabrica efectua reparații ale locomotivelor în circulație, producea echipamente de cale ferată, putea fabrica saboți de frână cu materie primă importată. În 1927 industriașul profita, beneficia de prevederile legii prin care statul încuraja dezvoltarea industriei naționale, încheia în același an un contract cu Societatea Căile Ferate Române angajându-se să fabrice în uzina sa locomotive de concepție românească. Mari riscuri își asuma având în vedere că România importa locomotive și vagoane din țări precum Germania și Italia, unui risc uriaș risc se expunea având în vedere că industria noastră nu renunțase încă la importul pieselor străine necesare celor mai mici reparații.

Dar Malaxa este extrem de curajos și încrezător. Cu avansul primit de la CFR, cu ajutorul unor credite de la diverse bănci, Malaxa cumpără și dotează fabrica cu echipament performant specific industriei constructoare de material rulant, aduce aparatură și unelte de înaltă calitate. Cele 82 de mașini speciale aveau să fie însoțite de personal calificat, Malaxa angajând pe durată determinată 180 de muncitori germani cu experiență dobândită și aplicată în construcția de mașini grele. Lor le revine onoranta sarcină de a pune în funcțiune fabrica prin instalarea liniei tehnologice, ei sunt însărcinați să se ocupe de instruirea personalului autohton astfel încât să poată efectua operațiuni de montare, asamblare a pieselor componente ale unei locomotive. Vă puteți imagina forfota a sute de muncitori roind în halele lui Malaxa? Munceau aici turnători, forjori, sudori, strungari, vopsitori, mecanici, lăcătuși, ingineri, fiecare știind că este verigă importantă în procesul de construire a locomotivelor, pe deplin conștienți de responsabilitatea ce apasă pe umerii lor, de calitatea muncii lor depinzând durabilitatea, rezistența dar și siguranța deplasării locomotivelor de drumurile patriei. Vă imaginați furnicar de oameni robotind pe linia de asamblare lucrând manual sau acționând multe alte unelte, auziți bătăile ciocanelor, zumzăitul aparatelor de sudură, pufăitul macaralelor transportând osii, roți, caroserii, motoare? Halele de producție aveau o foarte bună organizare, fluxurile de producție fiind proiectate după cele mai avansate standarde internaționale. La sfârșitul anului 1928 fabrica era operațională, pe porțile ei ieșea prima locomotivă cu abur, muncitorii români înlocuiau pe cei germani. La acea dată fabrica Malaxa era cea mai performantă fabrică de material rulant din Europa, rivaliza deci cu cele mai mari întreprinderi similare din străinătate. Demn de amintit este și faptul că uzina Malaxa era una din cele mai moderne din punct de vedere arhitectural.

În 1930 toate componentele locomotivelor erau produse în țară, nimic nu mai era importat, dar prin aceasta nu fuseseră nici pe departe rezolvate deficiențele transportului feroviar. Ceea ce se rula pe drumurile de fier(locomotive, vagoane de marfă, vagoane de călători), prezenta diferite grade de uzură, necesita intervenții pentru diverse reparații, înlocuiri de piese. Malaxa își consolidează poziția în clasamentul firmelor ce primesc credite pentru prestarea unor astfel de activități. Ziarele României întregite abordau adesea tema refacerii, multă cerneală tipografică imprimându-se în paginile jurnalelor naționale sesizând opinia publică. La începutul anului Consiliul de Administrație al Regiei Autonome CFR aproba un “credit de 212 milioane lei pentru repararea a 100 de locomotive, reparații ce urmează a se efectua la uzinele metalurgice din țară”. Cotidianul “Adevărul” din 4 februarie își informa cititorii cu privire la modalitatea de defalcare a creditului, uzina lui Malaxa primind 94 de milioane lei. Uzinele Reșița aveau repartizată aceeași sumă, urmându-le în ordine descrescătoare Uzinele Lemaitre(11 milioane), șantierul Dunărea de Jos(9 milioane), fabrica Foebus(4 milioane). Câteva luni mai târziu, “Gazeta Transilvaniei”(8 iunie 1930) anunța că Regia autonomă CFR dădea în reparație 98 de locomotive, 49 dintre acestea fiind repartizate fabricii Malaxa, 18 Uzinelor Reșița, 10 Uzinelor Astra(etc.) . Se face cunoscută valoarea creditului(213 milioane 384, 420 lei) cuprinzând și “costul osiilor montate, al cilindrilor, bielelor, pompelor Westinghouse cari vor fi înzestrate locomotivele date în reparație”. Sumele cele mai mari primea Malaxa, cele mai multe locomotive către uzina sa erau trimise pentru remedierea defecțiunilor.

În 1931 fabrica Malaxa începea construirea de automotoare echipate cu motoare Diesel de tip Gamz și transmisii Mylius cu 4 și 5 trepte, în paralel cu producția și repararea locomotivelor s-a trecut la fabricarea unui sistem de frână(sub distribuție Knorr), distribuitorul de aer era fabricat tot în Uzina Malaxa. Interesant este faptul că în laboratoarele uzinei se experimenta(1932-1934) posibilitatea eliminării ambreiajului și a cutiei manuale de viteze, convertorul sonic de cuplu garantând “să revoluționeze pe de-a-ntregul tehnica actuală a funcționării automotoarelor”. Testele inventatorului Gogu Constantinescu evidențiau superioritatea automotoarelor având montate convectorul său, conform știrilor difuzate în “Adevărul” din 27 octombrie 1932, “până luna viitoare, uzinele Malaxa vor termina primul automotor cu 50 de locuri montat cu convectorul lui Constantinescu”. La 2 septembrie 1933 Fabrica de locomotive N. Malaxa încheia cu Căile Ferate Române un contract ce avea ca obiect motorizarea vagoanelor CFR și transformarea lor în automotoare pentru liniile secundare de călători. În plină criză economică(1933) Malaxa livra locomotiva cu nr. 100, deținea supremația în industria feroviară căci asigura întreg necesarul de locomotive pentru România. Cea mai mare producție se înregistra în 1935, acesta fiind anul în care Uzinele Malaxa construiau 93 de locomotive. În 1936 se realiza aici prototipul primei locomotive Diesel de concepție românească, intra în producerea de serie astfel încât în 1938 se livra către CFR primul lot de 28 de locomotive. “Din totalul de 330 de locomotive nou introduse în parcul CFR, 156 au fost construite la Uzinele Reșița, 174 au fost construite la Uzinele Malaxa” spunea “Revista economică” realizând o statistică a anului 1937, uitând să amintească că printre cei cinci acționari ai Reșiței

se număra Malaxa, ceea ce înseamnă că industriașul se extindea și acapara complexe industriale, eliminând orice competiție de pe piață internă. În 1937 și 1938 la Belgrad și Milano Malaxa prezenta cele mai noi tipuri de automotoare românești competitive pe plan european deși această industrie fusese înființată la noi în 1934. În 1939 Uzinele Malaxa construiau toate categoriile și tipurile de locomotive (pentru trenuri de marfă, călători), seriile 50.100, 230.0, 142.000 rula pe calea ferată, locomotivele din seria 150.001 de concepție românească erau considerate cele mai puternice din Europa, având un succes răsunător la Târgul Internațional de la Milano (1940).

La sfârșitul anilor '30 Uzinele Malaxa SAR prin cele trei componente (Fabrica de locomotive, Uzinele de tuburi și oțelării, Fabrica din Tohanul Vechi) deveniseră unul din coloșii industriei românești, o societate de anvergură națională. Extinderea domeniului de activitate se va traduce după 1935 prin înființarea și construirea fabricii de țevi, cea mai modernă fabrică de tuburi laminate din Europa. Dezvolta în 1936 fabrica de muniție, artilerie și armament, Malaxa devenind unul din principalii furnizori de muniție ai armatei române. Semețe se ridicau oțelăria, turnătoriile de fontă și metale neferoase. Din 1937 a început să producă țevi de diferite tipuri destinate acoperirii consumului intern dar și pentru export, avea o capacitate de producție de 200.000 tone anual, în 1938 era al 5-lea cel mai mare producător de țevi de din oțel fără sudură din lume. Malaxa producea oțeluri speciale, locomotive Diesel, ajunsese la fabricarea integrală de material rulant și locomotive, țevi și burlane de foraj, lanțuri Rotary, utilaje pentru industria petrolieră, oțeluri și piese din fontă, armament, aparatură optică cu aplicații în domeniul echipamentelor militare. Producea tancuri sub licență Renault. Dispunea de un capital social de 500 milioane lei, de o forță motrice instalată de 22000 CP, de 7000 lucrători. Acest gigant al industriei românești, modern nu numai prin produsele fabricate, ci în primul rând prin alcătuirea dinamică a întregului ciclu de fabricație, prin eficiența și elasticitatea organizării sale, devenise o uzină integrală, nedepinzând de nici un furnizor străin sau intern! Prin gradul de tehnicitate Uzinele Malaxa SAR puteau satisface consumului intern de produse metalurgice, reușind să se impună în cadrul acestei ramuri industriale, nu doar pe plan intern fiind considerată cea mai modernă întreprindere metalurgică, ci ajungând important pilon în sud-estul Europei. Dar din concernul Malaxa făceau parte Tohanu Nou Brașov, Magazinele Unite de fierărie din Galați. Malaxa era acționar și la Uzinele Astra Arad, Unio Satu Mare, IOR București, Uzinele și Domeniile de fier Reșița.

Începând cu 1936 preocupările lui Malaxa capătă un pregnant caracter social. Malaxa a fost probabil singurul industriaș român care s-a îngrijit să le ofere muncitorilor săi condiții de muncă mai mult decât decente, asigurându-le uniforme și echipamente individuale de protecție, masă gratuită, vestiare, dușuri. În bugetul anului 1940 sunt prevăzute sume pentru ceea ce s-ar fi numit "Cămin Malaxa SAR", un ansamblu de măsuri pornind de la cumpărarea de teren pentru "parcul de locuințe pentru angajați", ridicarea unei cantine pentru toate categoriile de salariați, construirea unui cămin pentru ucenici, dar și a unor școli de meserii. Din păcate vor rămâne la stadiul de

proiect, izbucnirea celui de-al doilea război mondial împiedicând realizarea acestor edificii muncitorești. Nerealizat rămâne și proiectul pentru marea gară din Tohan, pe care Malaxa s-a oferit să o construiască pe cheltuiala sa, asigurând în felul acesta condiții mai bune de deplasare muncitorilor săi. Acest evident interes de îmbunătățire a nivelului de trai a angajaților săi dar și sporirea calității condițiilor de muncă trebuie asociat cu dorința de atingere a unei eficiențe mereu sporite a muncii individuale sau pe echipe, care să aducă randament, productivitate crescută, depășire a planurilor de muncă. Malaxa a fost cunoscut și prin actele sale filantropice care au avut ca țel sprijinirea a numeroși tineri talentați, prin acordarea de burse de studii multora dintre ei le-a netezit calea spre universități, celor merituoși facilitându-le desăvârșirea profesională alături de renumiți savanți sau oameni de cultură. N. Malaxa a subvenționat ani la rând Societatea Scriitorilor Români, a sprijinit publicarea unor opere originale, s-a implicat financiar în editarea "Enciclopediei Române". O altă dovadă a interesului său pentru educație, știință o constituie Anuarul Universității "Regele Ferdinand I" din Cluj, care ne semnalează în 1937 că revista Mathematica începe o eră nouă". Generosul "inginer N. Malaxa a binevoit să se intereseze de această publicație și să asigure existența materială". În cursul anului școlar 1936-1937 Malaxa acorda Institutului Științific din București o subvenție de 100.000 lei pentru revista Mathematica, achitându-se astfel "datorii din trecut la tipografie, comandându-se caractere tipografice noi din Germania" așa încât "revista va apărea în veșmânt grafic excelent". Un alt exemplu ce conturează nobilele caracter al industriașului Malaxa ne parvine din succinta informare a ziarului "Unirea poporului" anunțând redeschiderea cantinei școlare din Tohanu Vechi în preajma sărbătorilor Crăciunului anului 1939, cu promisiunea funcționării pe toată durata anului următor, hrana zilnică a celor 50 de elevi fiind suportată de Nicolae Malaxa.

Declinul imperiului Malaxa se declanșa în 1941, fiind acuzat de colaborare cu Mișcarea Legionară și de simpatie pentru Garda de Fier. Memoria scrisă a ziarelor confirmă tulburătoarele evenimente generate de rebeliunea legionară, în ianuarie 1941 Mișcarea Legionară condusă de Horia Sima rupând colaborarea cu miniștrii militari susținuți de generalul Antonescu. Care este implicarea lui Malaxa? Din fabrica sa, de pe liniile de producție, două șenilate sunt preluate de legionari tocmai în toila revoltelor stradale. Acesta pare să fie motivul ce îl determină pe generalul Ion Antonescu să semneze decretul-lege privind "exproprierea societăților Malaxa de toate acțiunile și bunurile lor și trecerea acestora în folosul și proprietatea statului". Ziarul "Unirea poporului"(2 martie 1941) informa că raportul ce însoțea legea se "arăta că societatea era susținută întregime de stat, iar veniturile nu erau folosite de vechii stăpâni așa cum trebuie", așa încât, "statul român devine singurul proprietar al acestor bunuri, fără a mai despăgubi pe foștii proprietari". Din ordinul lui Antonescu întreaga activitate economică a lui Nicolae Malaxa avea să fie supusă unei anchete, experții comisiei Băncii Naționale a României având ca sarcină calcularea costurilor de producție pentru fiecare contract cu statul. Costurile puse față în față cu sumele încasate de statul român arătau astfel: producția de locomotive costase 174.042.821 lei fiind încasate 411.278.072 lei(profit de 263%), producția de automotoare înregistra costuri de 104.131.027 lei cu încasări de 314.254.367 lei(profit de 302%), producția

de armament aducea un profit 908%. Experții apreciază că “firma lui N. Malaxa beneficiază de o rentabilitate excepțională” dar emit ipoteza existenței unei duble contabilități, cu deturnări de fonduri cosale. Tot nedemonstrată rămâne bănuială lor că fabricile lui Malaxa au fost construite cu bani de la stat pentru îndeplinirea unor comenzi stat. Din punctul lor de vedere lipsea așadar competiția economică reală! Conturau ideea că în schimbul unor avantaje financiare în favoarea monarhului și a înalților funcționari ai statului, întreprinzătorul Malaxa obținea în administrare “felii” ale averii publice, din care încerca să obțină profit cât mai mare pentru a continua circuitul favorurilor financiare. Răzbunare sau nu, Antonescu arunca sămânța neîncrederii asupra modului în care Malaxa și-a construit imperiul industrial. Uzinele fi-vor naționalitate sub numele de Rogifer SA, mutate până 1944 în spatele liniilor frontului(împrejurimile haltei Sibiul, 24 km vest de Sibiu) pentru a continua în siguranță producția de armament, dar arestarea lui Antonescu(23 august 1944) apropiata pace duce la abandonarea proiectului. În ceea ce îl privește pe Malaxa, nu e cazul să fim surprinși că devine un apropiat a lui Petru Groza, trebuie să “vedem” o orientare atent studiată, căci “aparținând camarilei regelui Carol al II-lea”, pedepsit de regimul antonescian, știa că nu va avea un viitor prosper în România comunistă. E doar o modalitate de a-și pune la adăpost averea, transferând sume uriașe în bănci din America. E doar un joc menit să adoarmă vigilența autorităților până își va fi pus la adăpost familia. După etatizarea tuturor proprietăților(naționalizarea din 11 iunie 1948) acceptă postul de consultant specialist al Uzinei 23 August, devenind angajatul propriei uzine, acceptă să reprezinte țara la expozițiile internaționale, așteptând momentul prielnic de “evadare”.

Dar până atunci, se implică dezvoltarea industriei auto în România, notabilă fiind contribuția sa în acest domeniu: mașina Malaxa1C fabricată în 1945. Evident ajutat de talentați ingineri, tehnicieni, specialiști de la Uzinele Reșița, ASM, IAR București. Sub îndrumarea sa și a inginerului Petru Carp echipa de inventatori a reușit să proiecteze și să construiască o mașină diferită de cele existente în circulație la nivel mondial, considerată prima mașină românească fabricată în uzinele românești. Iată cum semnala apariția ei “Unirea poporului” din 2 iunie 1946: “Până acum toate automobilele de la noi au fost aduse din străinătate. Acum au început să se construiască și la noi în țară. Cel dintâi automobil construit în industria noastră națională, în zilele acestea va fi dat în folosință. Noul automobil va purta numele “Malaxa”. Ne bucurăm de această veste, căci automobilul românesc va fi mai ieftin decât cel cumpărat din străinătate și la construirea lor se folosesc muncitori români”. Mașina avea un design simplu și robust, raportat vremurilor oferea un grad înalt de confort iar eleganța era dată de caroseria aerodinamică. Avea caracteristici adaptate la condițiile locale, fiind un vehicul practic și fiabil pentru nevoile de transport din țara noastră. Dezvolta 30 de cai putere, avea un motor cu 3 cilindri în stea, cu răcire forțată cu aer. Inovativă se vedea soluția constructivă adoptată de inginerii români, spectaculoasă fiind poziționarea motorul în spate, inedită fiind răcirea asigurată prin captarea aerului pe deasupra parbrizului, direcționarea prin acoperișul cu pereți dubli realizându-se distribuia aerul peste cilindri și carburator. Viteza maximă de 120 km/h, consumul de 10 l/100 km, reprezenta o adevărată revoluție în tehnica și performanțele

auto românești. Realizare remarcabilă, demonstrând, reflectând capacitățile intelectuale, abilitățile și creativitatea inginerilor noștri! Malaxa preconiza o producție de 800 de exemplare anual, însă planurile sale nu s-au concretizat, pe piața națională și externă fiind lansate doar 200 de exemplare, toate ieșite de pe poarta Uzinei Reșița în perioada 1945-1947, într-un context postbelic cu resurse limitate. Producția a fost oprită odată cu începutul sovietizării țării, impunându-se totodată transferul liniei de asamblare la Podgorye(Belarus). Dispoziția oficialului rus Leonid Brejnev venea în urma unei călătorii la Sofia la bordul mașinii românești, încântarea și aprecierea calităților autovehiculului generând dorința de acaparare măcar a producției și a profiturilor ulterioare. Această mutare a fabricii a șters toate informațiile documentare din arhivele românești, cât despre mașina Malaxa1C, se pare că nu a supraviețuit nici un exemplar, singurele amintiri vizuale fiind câteva fotografii răzlețe în pagini de ziar. Chiar dacă mașina românească nu a avut un viitor strălucit, reținem că Malaxa1C reprezintă un simbol al începuturilor industriei auto românești, un simbol al potențialului de inovație al inginerilor români. Mai reținem că Malaxa nu devenise un proscris, pus la zid pentru fostele simpatii politice, căci altfel cum putem explica atribuirea numelui său unei mașini produse în anii de început comunismului?

“Omul și inginerul carea a avut cutezanța, priceperea, simțirea patriotică să demonstreze lumii vocația industrială a românilor pe care străinii îi considerau sau îi vedeau a fi numai plugari și păstori” emigra ilegal în SUA, profitând de numirea sa într-o delegație comercială la Viena. Deși a încercat să inițieze afaceri la New York nu a mai avut succesul din țară, neavând sprijinul statului american. Se stingea în 1965 departe de România, alegând să rămână definitiv pe pământ străin mai ales că fusese condamnat la moarte în contumacie pe motiv că a produs armament și muniție pentru Armata Română când țara era aliată cu Germania nazistă! Absurdă și aberantă acuzație! A trăit 81 de ani, aproape jumătate din viață și-a dedicat-o construirii unui complex industrial reper în industria constructoare de mașini grele din România, creând și conducând unul din marile concerne industriale din Europa!

Mihaela Ochianu – Biblioteca Județeană “Nicolae Milescu Spătarul” Vaslui

Bibliografie: [www.colegiulnationaliasi.ro](http://www.colegiulnationaliasi.ro); Mihai Sorin Rădulescu – Genealogii greco-române(Editura Vremea, București, 2014); Marcela Felicia Iovanelli – Industria românească : 1934-1938(Editura Academiei RSR, București, 1975); Dorel Banabic – Istoria tehnicii și industriei românești(Editura Academiei Române, București, 2019) ;Oltea Rășcanu-Gramaticu – Istoria Bârladului(Bârlad, Sfera, 2002; Magazin istoric(nr. 5/2013); Unirea poporului(6 ianuarie, 1929); Adevărul(Vineri, 21 decembrie 1928); Adevărul (4 februarie 1930); Gazeta Transilvaniei(8 iunie 1930); Adevărul(27 octombrie 1932); Unirea Poporului(2 iunie 1946); Anuarul Universității “Ferdinand I” din Cluj(1935-1936); Revista economică(nr. 37-39/1937); [dspace.bcuccluj.ro](http://dspace.bcuccluj.ro)