

# Dezvoltarea industriei constructoare de vehicule și tractoare în România (1948-1989) (I)

Petre Opreș

**Keywords:** *ARO; Nicolae Ceaușescu; Car; Chausson; Communism; Dacia; FLAT; France; Gheorghe Gheorghiu-Dej; Italy; Renault; Tractor*

Una dintre marotele regimurilor comuniste instalate în țările din Europa Centrală și de Est, ocupate de trupele sovietice în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, a fost dezvoltarea accelerată a industriei grele (din celebrul sector A al economiei) în dauna agriculturii – considerată de către propagandiștii comuniști o “Cenușăreasă” a economiei moderne. Pentru a pune în practică ideea respectivă, Gheorghe Gheorghiu-Dej și principalii săi colaboratori au impus la începutul anilor '50 industrializarea forțată a țării și cooperativizarea treptată a agriculturii. În acest mod, forța de muncă existentă la sate a fost nevoită să caute soluții de supraviețuire și, prin măsurile adoptate, autoritățile de la București au încurajat migrarea masivă a țăranilor dinspre sate spre orașele unde se investea în construirea de fabrici.

Deoarece România avea la începutul anilor '50 o industrie slab dezvoltată, autoritățile de la București au ținut parțial cont de sfaturile liderilor politici de la Moscova și au achiziționat treptat diferite licențe de fabricație străine, care au fost folosite în uzinele din întreaga țară. În studiul de față ne-am propus să valorificăm informațiile inedite descoperite în SUA privind dezvoltarea industriei românești constructoare de tractoare și autovehicule (componentă a grupului A al economiei), având ca subiect cooperarea statului român cu diferite companii străine și să oferim câteva concluzii privind eficiența utilizării în România a unor licențe de fabricație.

## Proiecte de autocamioane și automobile, sub licență

În scopul onorării cererilor crescânde de automobile de pe piața internă și dezvoltării economiei naționale (prin crearea de noi locuri de muncă, îmbunătățirea productivității muncii în industrie și reducerea pe termen lung a sumelor în valută care se alocuau pentru achizițiile de automobile din străinătate), autoritățile de la București au analizat la începutul anilor '60 posibilitatea fabricării în producție de serie, în România, a 40.000-50.000 de autoturisme de clasă medie, anual. În aceeași perioadă, nivelurile din alte state europene erau de 693.672 (Italia, 1961), 64.325 (Cehoslovacia, 1962) și 32.000 automobile produse într-un an (Iugoslavia, 1962)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Valentina Fava, *Motor vehicles vs. dollars: seeing socialist cars in neutral markets. Some evidence from the Škoda Auto case*, European University Institute, Max Weber Programme, Italy, EUI Working Paper MWP no. 2007/36, p. 7; Idem, *COMECON Integration and the Automobile Industry: the Czechoslovak Case*, European University Institute, Max Weber Programme, Italy, EUI Working Paper MWP no. 2008/18, p. 12, 20; Marko Miljković, *Western Technology in a*

Preocupări privind realizarea de automobile în România comunistă au existat încă din anul 1957, când inginerul Gheorghe Olteanu a încercat să viziteze “*VEB Automobilwerk Eisenach*” – uzina în care se asambla noul autoturism “*Wartburg 311*”. Autoritățile est-germane au respins însă în mod categoric intenția membrului delegației Marii Adunări Naționale care a ajuns în acel an în RDG pentru a întări relațiile de colaborare dintre cele două state (4-16 septembrie 1957)<sup>2</sup>. Atitudinea respectivă poate fi înțeleasă dacă avem în vedere faptul că, în perioada 1953-1954, autoritățile române nu au ținut cont de avertizările liderilor politici de la Moscova și au primit din RDG circa 1.200 de mașini și utilaje industriale necesare fabricării sub licență sovietică a autocamionului ZIS-150, pe care au început să îl producă în toamna anului 1954, sub marca SR-101, la uzina Steagul Roșu din Brașov<sup>3</sup>. În consecință, statul român nu a mai fost nevoit să achiziționeze masiv autovehicule similare din URSS, Republica Democrată Germană (“*IFA H3A*”, care avea o capacitate de transport de 3,5 tone), Cehoslovacia (“*Praga RN*” și “*Praga S5T*”, de 3, respectiv 5 tone), Polonia (“*STAR C60*” și “*STAR W14*”, de 3, respectiv 3,5 tone) și Ungaria (“*Csepel D-350*”, de 3 tone)<sup>4</sup>.

Prețul SR-ului 101 a fost însă prohibitiv din cauza seriei mici de producție și Anastas Mikoian a reamintit fără menajamente lui Chivu Stoica (Moscova, 8 iunie 1964) situația în care se afla România în 1954, astfel: “Cu privire la camioane, vă spun concret. Când dv. aveți greutate – când ați început să faceți camioane și ceva

---

*Socialist Factory: The Formative Phase of the Yugoslav Automobile Industry, 1955-1962*, Budapest 2013, p. 78-79, 96.

În cazul exporturilor de automobile cehoslovace pe piața românească, documentele dezvăluie faptul că niciun autoturism produs în 1964 la uzina de la Mladá Boleslav nu a fost trimis în România pentru a fi vândut. Doar trei automobile noi (probabil “*Škoda 1000 MB*”, tip 990) au ajuns în anul următor la București, iar în 1966 doar cinci exemplare. A urmat o perioadă mai bună pentru uzina respectivă, reușindu-se vânzarea în România a 10.208 autoturisme “*Škoda 1000 MB*”, tip 721 (3.523 exemplare în 1967, 4.761 în 1968 și 1.924 în 1969 – ultimul an în care s-a produs acel model), precum și 7.077 “*Škoda 100*” (4.076 în 1970 și 3.001 în 1971). V. Fava, *Motor vehicles vs. Dollars* cit., p. 21; *Škoda 1000 MB* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_1000\\_MB](http://en.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_1000_MB)] [accesat în 27 octombrie 2013]; *Škoda 100* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_S100/110](http://en.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_S100/110)] [accesat în 27 octombrie 2013].

<sup>2</sup> Cezar Stanciu, *Devotați Kremlinului: alinierea politicii externe românești la cea sovietică în anii '50*, Târgoviște 2008, p. 135.

<sup>3</sup> *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1952*, IV, partea a II-a, București 2007, p. 355; C. Stanciu, *op. cit.*, p. 129; 131. Autocamioanele ZIS-150 aveau o sarcină utilă de 4 tone și au fost importate în perioada 1950-1957 pentru unitățile militare române. Asamblarea primului SR-101 în producție de serie s-a finalizat la 12 octombrie 1954.

Documentația autocamionului ZIS-150 a fost solicitată de Chivu Stoica, în timpul unei vizite la Moscova (probabil în anul 1953). Mihai Croitor & Sanda Borșa, *Triunghiul suspiciunii. Gheorghiu-Dej, Hrușciov și Tito (1954-1964)*, II, Cluj-Napoca 2014, p. 490.

<sup>4</sup> În a doua parte a lunii august 1952, o delegație condusă de Dumitru Coliu s-a deplasat la Varșovia în scopul achiziționării de armament, muniții și tehnică de luptă. În timpul discuțiilor, a fost exprimat interesul părții române pentru cumpărarea a 500 de autocamioane “*STAR*”. Polonezii au răspuns că autovehiculele respective puteau fi livrate de-abia în anul următor și tratativele urmau să se desfășoare separat de cele care au permis încheierea la 23 august 1952 a convenției militare speciale dintre cele două state. *Stenogramele ședințelor Biroului Politic* cit., p. 311, 321-322.

*motoare – noi v-am dat un sfat. Oare merită să dezvolti industria de camioane dacă faci un număr mic? Dacă faci 5000 de camioane, acestea vor fi de aur. V-am sfătuit. Atunci ai spus: vrem să construim. Ai luat utilaje din R.D.G. și de la noi. Nouă nu ne e teamă de concurență. Puteți face. Noi ne gândeam că mașinile vor fi foarte scumpe. Dar se vede că n-am fost înțelegi just. Noi v-am dat tot ce ai dorit și acum spunei că [:] uite, Rusia ne-a împiedicat să facem una sau alta [s. n.]”<sup>5</sup>.*

Pe de altă parte, este posibil ca autoritățile est-germane să nu fi acceptat vizita inginerului Gheorghe Olteanu la uzina din Eisenach în anul 1957, deoarece acestea doreau să protejeze secretele de fabricație ale autoturismului “Wartburg 311” – lansat în producție de serie în 1956, în locul demodatelor IFA F8 (un DKW F8, produs inițial de “Auto Union” din Zwickau, în perioada 1939-1942, apoi de către est-germani, din anul 1947 până în 1955), BMW 321, 326, 327, 340 și IFA F9 (realizat la Zwickau, apoi la “VEB Automobilwerk Eisenach”, în perioada 1949-1956, pe baza prototipului DKW F9, conceput înainte de cel de-al Doilea Război Mondial). Modelul “Wartburg 311” a fost produs în numeroase variante pentru onorarea cererilor existente pe piața est-germană, precum și în scopul exportării sale în diferite state europene (începând din anul 1958).

În timpul vizitei în Republica Democrată Germană a inginerului Gheorghe Olteanu, la “*Fabryka Samochodów Osobowych*” (FSO) din Varșovia se realiza deja autoturismul “Syrena 100”. Producerea acestuia în serie a început la 20 martie 1957 și autoritățile poloneze au dorit să obțină circa 10.000 de exemplare, anual. Modelul polonez a intrat astfel în concurență directă pe piețele statelor comuniste din Europa cu cel asamblat de est-germani la Eisenach. Primul a fost echipat cu un motor cu 2 cilindri (în 2 timpi), mai simplu decât cel instalat pe “Wartburg 311” (3 cilindri, în 2 timpi). Forma caroseriilor era oarecum asemănătoare, dar “Syrena 100” avea doar două uși, iar compartimentele pentru pasageri și bagaje erau mai mici decât cele ale modelului est-german<sup>6</sup>.

Câțiva ani mai târziu, Gh. Gaston Marin nu a fost de acord cu proiectul de fabricare a unor autoturisme în România, deoarece prețul lor era prohibitiv pentru cetățenii români și pe piața externă era dificil de comercializat un asemenea produs din cauza nivelului ridicat al concurenței existente pe plan mondial<sup>7</sup>. De aceea, în perioada 1962-1963, președintele Comitetului de Stat al Planificării a recomandat lui Gheorghe Gheorghiu-Dej să nu fie achiziționată de către statul român o fabrică vest-germană de automobile (posibil “*Lloyd Motoren Werke GmbH*” din Bremen, unde au fost realizate modelele Lloyd 250, 300, 400, 600, “Theodor”, “Alexander” și

<sup>5</sup> M. Croitor & S. Borșa, *op. cit.*, p. 490.

<sup>6</sup> A se vedea *FSO Syrena* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/FSO\\_Syrena](http://en.wikipedia.org/wiki/FSO_Syrena)] [accesat în 10 octombrie 2013]; *Wartburg 311* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/Wartburg\\_311](http://en.wikipedia.org/wiki/Wartburg_311)] [accesat în 10 octombrie 2013].

<sup>7</sup> Gheorghe Gaston Marin, *În serviciul României lui Gheorghiu-Dej. Însemnări din viață*, București 2000, p. 164.

“Arabella”, în mai multe variante și care a intrat în faliment în noiembrie 1961<sup>8</sup>) și nici uzina propusă de compania franceză “Renault”<sup>9</sup>.

Deoarece Carl Friedrich Wilhelm Borgward – creator a patru mărci renumite de autovehicule germane (“Borgward”, “Hansa”, “Goliath” și “Lloyd”) – a fost obligat de creditori să declare insolvența în anul 1961, Iosif Constantin Drăgan a încercat să profite de situație pentru a cumpăra licența de fabricație a automobilului Lloyd “Arabella” cu un preț foarte mic<sup>10</sup>. În acest scop, milionarul român emigrat în Italia a înființat la Napoli compania “*Dragan Borgward Italiana*”, iar în planul său era prevăzută construirea unei uzine la Lugoj, începând din 1963, în scopul producerii a 45.000 de exemplare “Arabella” în anul următor. Pentru a convinge autoritățile de la București, Iosif Constantin Drăgan a propus mărirea la 1.000 cm<sup>3</sup> a capacității cilindrice a motorului și cedarea completă către statul român a licenței, brevetelor și patentelor de fabricație pe care firma sa le achiziționa de la Carl F. W. Borgward. Totodată, prin intermediul ofițerilor de Securitate care l-au contactat, milionarul român a solicitat zece milioane de dolari în schimbul asistenței tehnice, utilajelor, planurilor și pieselor detașate pe care le oferea – piese cu care se puteau asambla 3.000 de autoturisme<sup>11</sup>.

În luna octombrie 1962, generalul-maior de Securitate Nicolae Doicaru era deja implicat în aducerea din Austria în România a două autovehicule puse la dispoziție de Iosif Constantin Drăgan, însă planul a fost abandonat de autoritățile de la București – probabil din cauza prețului prea mare stabilit de milionarul român și a opoziției categorice exprimate de Gheorghe Gaston Marin.

Liderul suprem al PMR a înțeles slăbiciunile acelui proiect și, conștient de faptul că inginerii și muncitorii români nu aveau experiență suficientă în domeniul respectiv<sup>12</sup>, a aprobat trimiterea unei grupe de specialiști în străinătate – pentru a

<sup>8</sup> *Borgward* [= <http://en.wikipedia.org/wiki/Borgward>] [accesat în 9 iunie 2013]; *North German Automobile and Engine* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/North\\_German\\_Automobile\\_and\\_Engine](http://en.wikipedia.org/wiki/North_German_Automobile_and_Engine)] [accesat în 25 ianuarie 2013].

<sup>9</sup> Gh. G. Marin, *op. cit.*, p. 164.

<sup>10</sup> Iuliu Crăcană, *Proiectul Arabella*, “Magazin istoric”, serie nouă, 45 (2011), 7 (532), p. 26-27.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 27-28.

<sup>12</sup> Opinia respectivă nu constituia o noutate pentru liderul politic român și cei din anturajul său. În gedința din 7 martie 1953 a Biroului Politic al CC al PMR (după două zile de la decesul lui Iosif Stalin), Gheorghe Gheorghiu-Dej a criticat modul defectuos de utilizare a mașinilor agricole în România, în anul 1952, astfel: “Până acum, *SMT-urile și centrele mecanice au fost conduse după cum știți [:] unele mai bine, altele mai prost*. Dar ceea ce este tocmai necesar să subliniem, este faptul că *la Gostaturi foarte mulți bani s-au irosit. Pe de o parte, a dat investiții mari în mașini și tractoare, pe de altă parte, aceste cheltuieli [sunt] departe de a fi dat rezultatele așteptate*.”

*Mașinile nefiind conduse de oameni competenți, reparațiile nefiind făcute de oameni calificați, oameni care să cunoască temeinic profesia respectivă, a dus acolo că abia 50% din capacitatea tractoarelor au fost folosite în anul 1953 [sic!] și în unele părți chiar sub 50%.*

Vă puteți închipui ce randament poate să fie acesta și ce rezultat practic a avut faptul că 50% din această forță mecanică nu a lucrat sau a lucrat pe jumătate.

Tot din datele [de] care dispunem putem spune că *la noi se consumă de 2, de 3 sau chiar de 4 ori [mai multe] piese de schimb decât scrie norma*.

Acest lucru se întâmplă pentru că *acei care conduc mașina nu o cunosc* [sic!], nu este preocupat, nu este un mecanic priceput, care numai după ureche să-și dea seama dacă funcționează bine

învăța cum se realizează echipamentul electric al unui autovehicul – și a menționat despre hotărârea sa la ședința din 13 noiembrie 1962 a Biroului Politic al CC al PMR, astfel: “Apare acum necesitatea organizării unui departament al industriei electrotehnice. Ați văzut ce greutăți avem cu echipamentul electric la mașinile auto. Am trimis o grupă în străinătate să se specializeze pentru a face o fabrică specializată care să facă echipamente electrice după cele mai reușite instalații care există în străinătate. Această fabrică să livreze totul gata, pentru că se știe că producția pusă pe linie este o producție rentabilă. Au vrut ei să facă proiecte tehnice, însă le-am spus: nu, mergeți în străinătate la cele mai mari firme, indiferent cât ne costă, 200-300 mii lei valută [s. n.]”<sup>13</sup>.

De asemenea, în a doua parte a anilor '50, liderul suprem al PMR a fost de acord să se inițieze colaborarea cu firma “Chausson”. Astfel, inginerii și tehnicienii francezi au participat direct la proiectul de creare a sculelor, dispozitivelor și instrumentelor de verificare necesare fabricării la Brașov a autocamioanelor SR-131 și SR-132, precum și la realizarea designului cabinei acelor autovehicule. Inițial, contactul autorităților de la București cu compania respectivă s-a concretizat în 1957 prin importul unui lot de autocare “Chausson APH 522 Luxe” pentru Oficiul Național de Turism “Carpați”<sup>14</sup> – care le-a utilizat intensiv, până la mijlocul anilor '60, pentru transportul turiștilor străini care vizitau România (în paralel cu autocarele “Ikarus 55”, fabricate în Ungaria), apoi le-a folosit pentru călătoriile cetățenilor români pe diferite rute interne. Tot în a doua parte a anilor '50 s-a primit din Franța un autobuz “Chausson APV 522”<sup>15</sup>. Având numărul de înregistrare “501”, acesta a circulat în anii '60 pe anumite trasee din București și a apărut la un moment dat într-o scenă din filmul românesc “S-a furat o bombă”, regizat în anul 1961 de Ion Popescu-Gopo. În plus, liderii comuniștilor români puteau să afle că autobuze identice erau folosite în Franța<sup>16</sup>, Spania<sup>17</sup> și Polonia. Versiunea “APV 521” a fost livrată

---

*tractorul sau nu* [s. n.]. Camelia Moraru & Constantin Moraru, *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al PMR – 1953*, V, București 2012, p. 181.

<sup>13</sup> ANIC, fond CC al PCR. Cămară, ds. 28/1962, f. 16.

<sup>14</sup> Dan Ciachir, “Deschiderea” spre Occident, “9 AM News”, 4 noiembrie 2006 [= <http://www.9am.ro/stiri-revista-presei/2006-11-04/deschiderea-spre-occident.html>] [accesat în 24 august 2013].

<sup>15</sup> În ședința plenară din 12 decembrie 1950 a CC al PMR, liderul comunist Gheorghe Stoica a menționat faptul că 480 tramvaie și 699 autobuze circulau în anul 1939 pe liniile urbane din București, iar în luna decembrie 1950 se utilizau în capitala României 427 tramvaie și 116 autobuze. *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1950-1951*, III, București 2004, p. 408.

<sup>16</sup> Regia Autonomă de Transporturi Pariziene a primit 260 de autobuze urbane și interurbane “Chausson APV 522”, începând din primăvara anului 1954. *La présentation de la mise en service des nouveaux autobus CHAUSSON destinés à la RATP*, “Bulletin de liaison Chausson”, no. 22, april-mai 1954 [= <http://www.crsublille.fr/spip.php?article345>] [accesat în 20 aprilie 2014].

<sup>17</sup> Autoritățile din Barcelona au achiziționat 24 autobuze noi “Chausson APU 53”, echipate cu motoare Hispano-Suiza “Hércules” (6 cilindri și 135 CP). Acestea au intrat în serviciu în luna iulie 1955. Următoarea serie de autovehicule franceze achiziționate de *Urbanizaciones y Transportes* a fost alcătuită din 85 autobuze “Chausson AHH 522”, a căror utilizare a început la 21 decembrie 1957. Trei ani mai târziu s-au primit încă 25 de autobuze noi “AHH 522”, echipate cu motoare Pegaso. *Autobus preservat-Autobús preservado*. Associació per la Recuperació i Conservació

autorităților locale de la Varșovia în anul 1954, mai multe loturi de “APV 522” au ajuns în capitala poloneză în perioada 1956-1959, iar la 31 decembrie 1960 exista o flotă semnificativă de autobuze “Chausson” la Varșovia: 165 exemplare “APV 521” și 192 din versiunea „APV 522”. Coincidența nu s-a oprit aici, deoarece autoritățile poloneze au făcut apel, la rândul lor, la experiența inginerilor și tehnicienilor companiei “Chausson”, în scopul proiectării cabinei autocamioanelor “STAR 28” și “STAR 29” – asamblate în uzina din Starachowice, începând din anul 1968<sup>18</sup>.

Pornind de la aceste detalii, putem considera plauzibilă ipoteza noastră cu privire la colaborarea autorităților române cu compania “Chausson” în a doua parte a anilor '50, în sensul stabilirii unui acord confidențial pentru realizarea de către inginerii francezi a designului cabinei autocamioanelor SR-131 și SR-132. În contrapartidă, statul român achita o sumă de bani pentru acel serviciu și importa un lot de autocare “Chausson APH 522” pentru Oficiul Național de Turism “Carpați” (autobuzul urban care a circulat prin București fiind probabil oferit de francezi ca exemplar promoțional sau bonus). În acest fel, afacerea era profitabilă atât pentru firma “Chausson” (aflată în căutare de piețe noi pentru vânzarea produselor sale), cât și pentru autoritățile de la București – care au făcut o concesie ideologică, prin colaborarea lor cu o companie occidentală, pentru a obține un rezultat economic notabil: fabricarea la Brașov a unor autocamioane cu un design modern și vânzarea lor cu succes în străinătate. Sperăm ca, într-o cercetare viitoare, să putem confirma sau infirma ipoteza noastră cu ajutorul unor documente inedite, provenite din arhivele românești și străine. Totodată, se cuvine a fi studiat rolul pe care Gheorghe Gaston Marin (președinte al Comitetului de Stat al Planificării în perioada 1956-1965) l-a avut în stabilirea unor contacte foarte eficiente între autoritățile de la București și reprezentanții companiei “Chausson”, în a doua parte a anilor '50 – fiind bine cunoscută activitatea sa în Rezistența Franceză, alături de profesori universitari, ingineri, studenți și viitori lideri politici comuniști francezi, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, în regiunea Rhône-Alpes (unde se află în prezent o uzină a fostei companii “Chausson”, la Tournon-sur-Rhône), precum și în regiunea de sud-vest a Franței, unde Gheorghe Gaston Marin a fost responsabil interregional (sud-vest) pentru toate organizațiile de Rezistență ale emigranților din Franța (FFI și FTP-MOI)<sup>19</sup>.

d'Autobusos [ARCA] [= [http://www.arca-bus.org/material/fitxes/Museu\\_59E.htm#fotografies](http://www.arca-bus.org/material/fitxes/Museu_59E.htm#fotografies)] [accesat în 21 aprilie 2014]; *100 Years of Buses in Barcelona (1906-2006). Short history* [= [http://www.arca-bus.org/centenari/cent\\_galeriaE.htm](http://www.arca-bus.org/centenari/cent_galeriaE.htm)] [accesat în 21 aprilie 2014].

<sup>18</sup> *Chausson* [= <http://pl.wikipedia.org/wiki/Chausson>] [accesat în 24 august 2013]; *Star 28/29* [= [http://pl.wikipedia.org/wiki/Star\\_28](http://pl.wikipedia.org/wiki/Star_28)] [accesat în 24 august 2013].

<sup>19</sup> Gh. G. Marin, *op. cit., passim*. De asemenea, merită evidențiată activitatea lui Gh. Gaston Marin din perioada 1955-1956, la Comitetul de Stat al Planificării, în scopul obținerii licenței de fabricație a locomotivei Diesel-electrice 060-DA, realizată de companiile *Sulzer Frères*, *Brown Boveri* și *Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik*. Relațiile sale cordiale cu mai mulți ingineri și specialiști aflați în Elveția (colegi la Politehnica din Grenoble cu Gh. Gaston Marin, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial) și transportul secret de aur românesc în Elveția – pe care l-a însoțit în 1947 sau 1948 – au ajutat probabil la menținerea unui canal de comunicații cu autoritățile elvețiene, după luarea cu asalt a Legației RP Române de la Berna de către Oliviu Beldeanu, Ioan Chirilă, Stan Codrescu, Dumitru Ochiu și Teodor Ciochină (în noaptea de 14 spre 15 februarie 1955).

În a doua parte a anilor '60, autoritățile române au început înlocuirea treptată a autocarelor "Ikarus 55", "Chausson APH 522" și "Škoda 706 RTO LUX", folosite de Oficiul Național de Turism "Carpați", cu modelele "FIAT 306", "Setra S12" și "Mercedes-Benz O 302" (asamblat sub licență vest-germană de către firma "Iran National"). În același timp, autobuzele urbane "Škoda 706 RTO" s-au utilizat pe scară largă deoarece fuseseră importate recent într-un număr mare și calitățile lor tehnice erau apreciate în România. Acestea aveau o motorizare excelentă, în comparație cu propulsorul "SR-211" al autobuzelor "TV-2 U", realizate la uzina "Tudor Vladimirescu" din București, iar janta de tip trilex permitea o intervenție comodă și rapidă a șoferului pentru a rezolva penele de cauciuc. Întreprinderea de Transporturi Brașov a folosit "Škoda 706 RTO" pe ruta Livada Poștei-Poiana Brașov (începând din 1963), în București a circulat din 1962 până la sfârșitul anilor '70 (de exemplu: linia 39 – de la Piața Rahovei la autobaza Întreprinderii de Transport București din cartierul Ferentari; linia 74 – din cartierul Militari spre centrul Capitalei), iar la Constanța s-au utilizat în anii '60-'70, atât pe rutele urbane, cât și pe cele interurbane – în special pentru transportul turiștilor în stațiunile de pe litoral (linia 10: Constanța-Eforie Sud; linia 20: Constanța-Mangalia)<sup>20</sup>.

Deoarece Gh. Gheorghiu-Dej a dorit ca proiectul de dezvoltare a industriei românești constructoare de autovehicule să evolueze în condiții favorabile, la începutul anului 1965 au fost analizate posibilitățile de producere la București a autoutilitareii "Fiat 1100 TF" și de asamblare la Întreprinderea Metalurgică de Stat din Câmpulung-Muscel a autoturismului de teren "Fiat 1101 Campagnola" – cunoscut și sub numele "Zastava AR-51/AR-55", deoarece primele două versiuni ale sale au fost realizate sub licență la fabrica Steagul Roșu din Kragujevac (Iugoslavia), în aproximativ 9.000 de exemplare, începând din anul 1955<sup>21</sup>.

---

La 21 martie 1955, Parlamentul de la Berna a ratificat acordul economic încheiat în anul 1951 cu autoritățile de la București (documentul fusese amânat patru ani de către politicienii elvețieni), iar membrii Biroului Politic al CC al PMR au hotărât după două zile ca statul român să nu fie reprezentat ca parte civilă în procesul în care erau judecați cei care l-au ucis pe șoferul Legației, Aurel Șeșu. În același timp, Gheorghe Gheorghiu-Dej dorea să se primească despăgubiri de la statul elvețian pentru acel incident și, cinci luni mai târziu, Gheorghe Gaston Marin a propus trimiterea unei delegații românești în Elveția pentru a discuta despre "întocmirea proiectului, acordarea licenței de fabricație și cumpărarea unui număr limitat de locomotive și agregate separate, pentru experimentarea și asimilarea fabricației în țară". Cf. Petre Opreș, *Industria românească de apărare. Documente (1950-1989)*, Ploiești 2007, p. 72-76; Gh. G. Marin, *op. cit.*, p. 127; *Români în exil, emigrație și diaspora. Documente din fosta Arhivă a CC al PCR* (ed. Dumitru Dobre & Dan Talos), București 2006, p. 116, 121, 129.

Autoritățile de la Berna nu s-au opus acelui plan – deși atitudinea respectivă era opusă politicii anticomuniste a statelor din Occident – și contractul de acordare a licenței de fabricație dorite de Gh. Gaston Marin a fost încheiat în luna aprilie 1956. În concluzie, putem presupune faptul că la mijloc s-a aflat o despăgubire/compensație oferită de către guvernul elvețian pentru incidentul care a avut loc în noaptea de 14 spre 15 februarie 1955 la Legația RP Române de la Berna.

<sup>20</sup> *Transportul public în Brașov. Scurt istoric* [= <http://www.ratbv.ro/istoric3.php>]; *Autobuze în Constanța* [= [http://ro.wikipedia.org/wiki/Autobuze\\_%C3%AE\\_n\\_Constan%C8%9Ba](http://ro.wikipedia.org/wiki/Autobuze_%C3%AE_n_Constan%C8%9Ba)] [accesate în septembrie 2013].

<sup>21</sup> A se vedea ANIC, fond *Președinția Consiliului de Miniștri – Consiliul de Miniștri 1956-1966*, ds. 154/1965, *passim*. În perioada interbelică, la uzina din Kragujevac s-au realizat mai multe tipuri

Autoritățile de la Belgrad au sprijinit inițial asamblarea la aceeași uzină, în cursul anului 1953, a 162 de autoturisme Willys-Overland “Jeep”. Acel proiect s-a finalizat brusc, deoarece proprietarii companiei americane au solicitat o redevență în valoare de 100 de dolari pentru fiecare vehicul de teren realizat la Kragujevac și comercializat pe piața iugoslavă, precum și 6% din valoarea pieselor de schimb vândute de “Steagul Roșu”<sup>22</sup>. Un an mai târziu, aceeași firmă a participat la licitația organizată de autoritățile de la Belgrad, care doreau să achiziționeze licențele de fabricație a unui autoturism și a unui vehicul comercial de 1,5 tone. La licitație s-au înscris și companii renumite din Franța (“Renault” și “Delahaye”)<sup>23</sup>, Austria (“Jenbacher”), Italia (“FIAT” și “Alfa Romeo”)<sup>24</sup> și Marea Britanie (“Austin” și “Rover”)<sup>25</sup>. Rezultatul acțiunii respective s-a concretizat prin semnarea de către conducerea uzinei din Kragujevac și de reprezentanții “FIAT” a unui contract de licență valabil zece ani, în care s-a prevăzut asamblarea anuală în Iugoslavia a 7.000 de automobile “Fiat 600” și 1.500 de autoturisme de teren “Fiat 1101 Campagnola” (Torino, 12 august 1954). Capacitatea de producție a fabricii “Steagul Roșu” a crescut ulterior până la 32.000 de autovehicule pe an (majoritatea fiind “Fiat 600”, redenumit “Zastava 750”), cu posibilitatea dezvoltării până la nivelul de 82.000 de

---

de armament și muniții, precum și câteva sute de autocamioane “Praga RN” (din anul 1939, în paralel cu cele asamblate la fabrica “*Industrija motora Rakovica*” de lângă Belgrad) și “Chevrolet” (în anul 1940). M. Miljković. *op. cit.*, p. 8, 45, 48.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 65.

<sup>23</sup> Firmele franceze au participat la licitație cu “Renault 4CV” (model produs din august 1947 și care semăna mult cu “Volkswagen Tip 1”) și autoturismul de teren “Delahaye VLR”. Conducătorii primei companii aveau deja în plan o reducere a asamblării în Franța a “Renault 4CV” și lansarea în fabricație a modelului “Dauphine” (în 1955-1956). La rândul său, compania “Delahaye” se confrunta cu mari probleme financiare și a fost preluată în luna iunie 1954 de *Société Anonyme des Anciens Etablissements Hotchkiss et Cie* – care a produs sub licență vehicule Willys-Overland “Jeep” pentru armata franceză, începând din anul 1954. *Delahaye 235* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/Delahaye\\_235](http://en.wikipedia.org/wiki/Delahaye_235)] [accesat în 15 noiembrie 2013]; *Hotchkiss et Cie* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/Hotchkiss\\_et\\_Cie](http://en.wikipedia.org/wiki/Hotchkiss_et_Cie)] [accesat în 15 noiembrie 2013]; *Renault 4CV* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/Renault\\_4CV](http://en.wikipedia.org/wiki/Renault_4CV)] [accesat în 15 noiembrie 2013].

<sup>24</sup> Firma “Alfa Romeo” a propus autorităților de la Belgrad fabricarea autoturismului de teren “Alfa Romeo 1900M” (cunoscut și sub numele de “Alfa Romeo Matta”). Vehiculul a fost produs în perioada 1952-1954 în Italia, atât în versiune militară (2.007 exemplare AR-51 pentru armata italiană), cât și în variantă civilă (AR-52). Ministerul italian al Apărării a renunțat în anul 1954 la acel proiect în favoarea “Fiat 1101 Campagnola”, asemănător cu “Alfa Romeo 1900M”, dar mai simplu și cu un preț mai mic. *Alfa Romeo Matta* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/Alfa\\_Romeo\\_Matta](http://en.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo_Matta)] (accesat în 15 noiembrie 2013); *Fiat Campagnola* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/Fiat\\_Campagnola](http://en.wikipedia.org/wiki/Fiat_Campagnola)] (accesat în 15 noiembrie 2013).

<sup>25</sup> Firmele britanice au luat parte la licitație cu autovehiculele de teren “FV1801A” și “Land Rover Seria 1”. Cunoscut și sub numele neoficial de “Austin Champ”, modelul “FV1801A” a fost fabricat în perioada septembrie 1951-martie 1956 într-o fostă uzină de aviație aflată în apropierea orașului Birmingham. Era un vehicul complicat, cu un preț dublu față de cel solicitat pentru un “Land Rover” și un spațiu de transport foarte mic în partea din spate. Din aceste motive, Ministerul britanic al Apărării a redus numărul de “FV1801A” comandate inițial, de la 15.000 la 11.000 de exemplare. A se vedea *Austin Champ* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/Austin\\_Champ](http://en.wikipedia.org/wiki/Austin_Champ)] [accesat în 15 noiembrie 2013]; *Land Rover Series* [= [http://en.wikipedia.org/wiki/Land\\_Rover\\_Series](http://en.wikipedia.org/wiki/Land_Rover_Series)] [accesat în 15 noiembrie 2013].



unități (iulie 1962)<sup>26</sup>. În acel sens, Iosip Broz Tito a declarat lui Nicolae Ceaușescu (București, 18 aprilie 1966) faptul că Iugoslavia cooperează cu firma italiană și “acum ne orientăm spre o producție de circa 80 mii de mașini, aceasta în faza a treia, iar ulterior producția va fi și mai mare. Sunt mașini practice, nu au un consum mare”<sup>27</sup>.

### Tractoare agricole în România

La începutul anilor '60 au avut loc discuții între conducerea firmei “FIAT” și reprezentanții României, ca urmare a hotărârii autorităților de la București de a produce la uzina “Ernst Thälmann” din Brașov, începând din 1963, unele variante mai mari ale tractorului “Fiat 411” – denumite “Universal 520” și “Universal 650” și proiectate integral în România. În acest scop, s-a utilizat și experiența dobândită în realizarea tractoarelor “IAR-22” și “IAR-23” (copiate în perioada 1946-1951 după modelul german “Hanomag R 40”; echipat cu un motor diesel de 38 CP, primul “IAR-22” a fost finalizat la 26 decembrie 1946 și prezentat în ziarul “Scânteia” la 4 ianuarie 1947, împreună cu o fotografie<sup>28</sup>), “Kiroveț KD-35” (fabricat din 1951, sub licență sovietică<sup>29</sup>), “UTOS 2” (produs din 1955), UTOS 26, 27, 29 și 45 (abrevierea provenea de la Uzina de Tractoare Orașul Stalin)<sup>30</sup>.

Primul program a înregistrat probleme deoarece, înainte de naționalizarea uzinei “Forja Poldi” din Brașov (11 iunie 1948), patronul acesteia a comandat în Cehoslovacia o presă și un ciocan special pentru forjarea arborilor cotiți necesari tractoarelor “IAR” și realizarea de piese forjate necesare pentru industria petroliferă. Autoritățile române au insistat pentru ca ambele utilaje să ajungă la Brașov, dar cele de la Praga au blocat comanda respectivă, deoarece doreau să fie despăgubite pentru proprietățile lor din România, naționalizate la 11 iunie 1948<sup>31</sup>. Apoi, la conferința de constituire a Consiliului de Ajutor Economic Reciproc (Moscova, 7-9 ianuarie 1949), ministrul Comerțului Exterior al URSS, Anastas I. Mikoian, a recomandat delegației române ca în uzina de la Brașov să fie produse tractoare numai pentru piața românească – în condițiile în care sovieticii au avut inițiativa creării acelei fabrici pe

<sup>26</sup> M. Miljković, *op. cit.*, p. 6, 65-67, 75, 77-79, 96, 113.

<sup>27</sup> *Prietenul de la Belgrad. Întâlnirile Ceaușescu-Tito (1966-1970). Documente* (ed. C. Stanciu), Târgoviște 2014, p. 49.

<sup>28</sup> ANIC. *Fototeca online a comunismului românesc*, cota 1/1947, fotografia #W052. În 1947, autoritățile de la București au comandat fabricarea a 5.000 “IAR-22” și “IAR-23”. După doi ani, la uzina din Brașov s-a realizat tractorul cu numărul 1.000.

<sup>29</sup> *Ibidem*, cota 1/1951, fotografia #W073.

<sup>30</sup> În anul 1960, “UTOS-26” era echipat cu o instalație hidraulică pentru acționare la distanță a agregatelor tractate sau purtate, o șaibă de curea pentru acționarea batozelor și motopompelor, precum și o priză de putere independentă pentru acționarea combinelor de recoltat păioase. În paralel cu acel tractor, la aceeași fabrică se realizau motoare Diesel (45 CP) pentru motopompe, generatoare, agregate stabile și alte instalații.

Se poate remarca faptul că profilul și numele uzinei brașovene au fost schimbate de-a lungul timpului, în funcție de ideile unor politicieni, astfel: Industria Aeronautică Română (IAR, 1925-1947); Întreprinderea Metalurgică de Stat (1947-1948); Uzinele “Tractorul” (din august 1948); Uzina de Tractoare “Ernst Thälmann” a Orașului Stalin; Uzina “Tractorul” Brașov.

<sup>31</sup> *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R.* – 1949, II, București 2003, p. 280.

locul fostei uzine de avioane “IAR” și au utilizat planurile de construcții ale unei fabrici din URSS<sup>32</sup>. O lună mai târziu, la reuniunea Biroului Politic al CC al PMR (16 februarie 1949), Chivu Stoica a recunoscut că “abia peste 3 ani putem da 4.000 de tractoare”, iar Gheorghe Vasilichi a afirmat la 4 martie 1949, în cadrul Plenarei CC al PMR, faptul că erau necesare 30.000 de tractoare pentru efectuarea lucrărilor agricole în România<sup>33</sup>.

Deși autoritățile de la București au încercat la începutul anilor '50 să crească numărul de mijloace mecanizate în agricultură, acestea au fost insuficiente. În plus, tractoarele produse la Brașov erau prea ușoare pentru zonele cu pământ greu. De aceea, în timpul vizitei pe care a efectuat-o în URSS (14-29 ianuarie 1953), Gh. Apostol a comandat 150 de tractoare universale (probabil “Stalineț S-80”), mașini de recoltat legume și cartofi, cultivate, două garnituri de prășitoare, zece mașini de recoltat bumbac, semănători și câteva mașini de săpat șanțuri pentru irigații<sup>34</sup>.

O altă problemă care afecta fabrica de tractoare de la Brașov era prețul mare al produselor obținute. Situația a fost menționată de Miron Constatinescu în ședința din 4 octombrie 1949 a Biroului Politic al CC al PMR, astfel: “După cum s-a arătat, tractorul IAR este un tractor bun, dar este scump. Aici am putea să mai reducem prețul și cred că în 1-2 ani trebuie să producem masiv aceste tractoare și să le înlocuim pe cele vechi, eventual vom putea produce și piesele de schimb în serie. Se pune o problemă, dacă nu ar fi de văzut de a continua paralel cu producerea tractoarelor cu șenile [“Kiroveț KD-35”, n. n.], dacă n-ar fi cazul ca o parte a fabricii IAR să continue să producă tractoare IAR. Din URSS ne vine o fabrică complet [sic!] nouă, aceasta să facă tractoare noi, o parte poate să se adapteze. [...] Cred, totuși, că problema care se pune trebuie studiată, pentru că noi, în 1951, vom avea cca. 5000 tractoare tip IAR, noi, totuși, trebuie să fim buni gospodari ca în 1951, când va începe fabricarea tractoarelor sovietice, să nu considerăm tractoarele existente IAR fier vechi [s. n.]”. Foarte încrezător în oferta făcută de autoritățile de la Moscova, Chivu Stoica a intervenit naiv în expunerea lui Miron Constantinescu, afirmând astfel: “Tractoarele acelea sunt mai ieftine decât cele actuale. Ies tractoare mai simple și mai ieftine. În 5 ani ajungem la prețul sovietic. Tractoarele noastre sunt scumpe pentru că importăm piese. Deci, trecem la fabricarea tractoarelor sovietice pentru că sunt mai ieftine și mai bune. O să avem și piese pentru că o să fabricăm și piese de schimb [s. n.]”<sup>35</sup>.

În momentul în care a făcut comentariul respectiv, Chivu Stoica nu știa sau nu a ținut cont de faptul că tractorul “Kiroveț KD-35” nu se fabrica în serie în URSS. Acesta era doar un proiect în curs de finalizare la uzina de tractoare de la Lipețk<sup>36</sup> și

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 8; M. Croitor & S. Borșa, *op. cit.*, p. 490.

<sup>33</sup> *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1949 cit.*, p. 70. 154.

<sup>34</sup> C. Moraru & C. Moraru, *op. cit.*, p. 97-102.

<sup>35</sup> *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1949 cit.*, p. 495-496.

<sup>36</sup> Inspirându-se de la tractorul “Caterpillar Twenty-Eight” (produs în SUA. în perioada 1931-1935 și echipat cu un motor Otto, de 37 CP), proiectanții uzinei de tractoare de la Lipețk (RSFS Rusă) și cei din Institutul de Cercetări “NITI” (URSS) au creat tractorul “Kiroveț KD-35” în perioada 1946-

costul de întreținere tehnică a unui KD-35 urma să fie mai mare decât cel pentru tractoarele pe roți IAR-22 și IAR-23. După cum a menționat la 10 martie 1952 același Chivu Stoica, "la I.A.R. la fiecare 5 ani dai șenilele [sic!] jos, pe când la K.D. în fiecare an"<sup>37</sup>, iar șenilele uzate erau retopite și se fabricau altele. Mai mult decât atât, Gheorghe Gheorghiu-Dej a afirmat în ședința din 12 iulie 1952 a Biroului Politic al CC al PMR faptul că tractoarele KD-35 asamblate la Brașov erau mai scumpe decât cele realizate la Lipețk și era necesară o analiză a prețului de fabricație pentru a hotărâ dacă produsul respectiv putea fi exportat în anul 1953, cu aprobarea autorităților sovietice (circa 1.000 exemplare). La aceeași reuniune, Miron Constantinescu a amintit despre proiectul de construire a unei fabrici de automobile în Moldova și apoi a propus transformarea unei uzine existente la Roman (jud. Neamț) în fabrică de piese de schimb pentru tractoare. Gheorghe Gheorghiu-Dej a respins acea idee și a hotărât ca piesele de schimb să se realizeze în centrele mecanice din întreaga țară ale Stațiunilor de Mecanizare și Tractoare – deși dotarea tehnică a unor astfel de centre era foarte slabă și, în mod implicit, se ridica prețul de cost al produselor, iar calitatea lor era îndoielnică<sup>38</sup>.

Deoarece reprezentanții sovietici din societatea Sovromtractor (înființată la 1 noiembrie 1948) nu au avut interesul să ascundă liderilor de la Moscova faptul că asamblarea tractoarelor "Kiroveț KD-35" la Brașov nu era rentabilă economic<sup>39</sup> (Gh.

---

1949, în scopul utilizării sale în agricultură. Proiectul a ajuns și la uzina de tractoare din Minsk, unde a avut loc lansarea în producție de serie (4 noiembrie 1950). După doar nouă luni, fabricarea acelui model a încetat la Minsk, în locul său fiind realizat tractorul forestier "KT-12A", conceput la o uzină din Kirovsk (RSS Ucrainenă). Producerea de "Kiroveț KD-35" a continuat la Lipețk până în anul 1958. *Belarus. Minsk Tractor Works* [= <http://www.belarus-tractor.com/en/main.aspx?guid=1751>] [accesat în 1 decembrie 2013].

În acele condiții, autoritățile sovietice au acordat României dreptul de a produce sub licență "Kiroveț KD-35". Decizia a fost anunțată încă din anul 1949 comuniștilor de la București și, în planul pentru anul 1952, s-a prevăzut trimiterea a 300 de tractoare noi la stațiunile românești de mecanizare a agriculturii. În paralel, armata română a primit aproximativ 650 "KD-35" până la mijlocul anilor '50 pentru tractarea pieselor de artilerie, 45 tractoare "IAR-23" au ajuns la șase batalioane de deservire a aerodromurilor militare, iar obuzierele sovietice "ML-20" (cal. 152 mm) din Corpul 46 Tancuri "Tudor Vladimirescu-Debrețin" erau remorcate din 1950 de tractoare "Stalineț S-65", primite din URSS. *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1952*, IV, partea I, București 2006, p. 363.

Ulterior, motorul "D 35 M" (Diesel, cu 4 cilindri), preluat de la "Kiroveț KD-35", a fost utilizat la tractorul pe roți "UTOS 2" (1955). Apoi, inginerii români au modificat acel propulsor prin creșterea puterii sale de la 37 la 45 CP și l-au montat pe vehiculele din gama "UTOS" (26, 27, 29 și 45). În anul 1963, a început fabricarea motorului "D 103" pentru tractoarele din gama "Universal" (520 și 650). Acestea au fost echipate cu un sistem electric de pornire și o pompă de injecție în linie.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 295.

<sup>38</sup> *Idem*, IV, partea a II-a, *op. cit.*, p. 267, 270.

<sup>39</sup> Gheorghe Gheorghiu-Dej, Chivu Stoica, Raia Vidrașcu și Ion Vințe au participat la ședința din 3 noiembrie 1951, de la sediul Comitetului Regional PMR Stalin, în scopul schimbării imediate a conducerii tehnice și a comitetului PMR de la uzina de tractoare, deoarece muncitorii erau foarte nemulțumiți de condițiile de muncă și salariile mici pe care le primeau. Maistrul Victor Oprea a fost propus de Chivu Stoica pentru a ocupa funcția de director adjunct, însă reprezentantul sovietic din Sovromtractor s-a opus, considerând că Victor Oprea "este mai folositor în munca lui, ca șef al montajului tractoarelor, fiindcă este foarte experimentat". Totodată, ministrul Industriei

Gheorghiu-Dej a recunoscut în 1953 că prețul produsului românesc era de trei ori mai mare decât cel existent pentru același produs realizat la Lipețk)<sup>40</sup>, iar autoritățile române au dorit să fie analizate rezultatele obținute de societățile mixte Sovrom, sovieticii au fost de acord cu desființarea a nouă dintre acestea, inclusiv Sovromtractor. Primele discuții au avut loc la Moscova, în timp ce o delegație română participa la o reuniune a Biroului Consiliului de Ajutor Economic Reciproc (25 februarie-3 martie 1953) și rezultatul a fost anunțat la ședința din 7 martie 1953 a Biroului Politic de către Miron Constantinescu<sup>41</sup>. În consecință, România a fost obligată să răscumpere treptat toate cotele de participare deținute de URSS la acele societăți, în condiții foarte dezavantajoase, deoarece întreprinderile românești care făceau parte din acestea fuseseră subevaluate de către specialiștii sovietici în momentele înființării Sovrombanc, Societății de Transporturi Aeriene Româno-Sovietică “TARS”, Sovrompetrol, Sovromasigare, Sovromtransport, Sovromgaz, Sovromlemn, Sovromfilm, Sovromcărbune, Sovromtractor (Orașul Stalin), Sovrommetal (Reșița), Sovromconstrucții, Sovromnaval, Sovromchim (Ucea), Sovromutilajpetrolier și Sovromquartit. Pentru acea răscumpărare, autoritățile de la Moscova au solicitat 9.584,2 milioane de lei, sumă considerată enormă la București. După negocierile desfășurate în perioada 1955-1956, aceasta a fost redusă până la nivelul de 5.281,6 milioane lei (cu 44,8 % mai puțin față de suma calculată inițial de către sovietici)<sup>42</sup>.

*(to be continued)*

---

Metalurgice și Industriei Chimice a propus și s-a acceptat aducerea în uzină a specialiștilor Constantin Tuzu (șef de uzină la Uzina “23 August” din București) și Andrei Huszar (directorul Institutului de Proiectări de Mașini din București). inginerul Gheorghe Birsan a fost numit șef al serviciului tehnologic, liderul de sindicat Chirion Roman a devenit șef al serviciului de protecția muncii și secretarul comitetului PMR din uzină a fost înlocuit imediat din funcție. Cf. *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1950-1951 cit.*, p. 602; Florian Banu, *Asalt asupra economiei României – de la Solagra la SOVROM (1936-1956)*, București 2004, p. 154-156.

În planul de producție pe anul 1951 era stabilită fabricarea a 900 de tractoare de către 6.700 de muncitori. Problemele din perioada ianuarie-septembrie 1951 au redus producția reală cu 5% și Gh. Gheorghiu-Dej a menționat la 3 noiembrie 1951 că noua conducere a uzinei trebuia să analizeze cum s-au realizat pontările fictive – care au provocat creșterea fondului de salarii și favorizarea financiară a unor muncitori și specialiști în 1951. *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1950-1951 cit.*, p. 603-606. 608-609.

Opt luni mai târziu, liderul suprem al PMR a amintit despre un proiect de tractor universal, echipat cu un motor de 120 CP, și a insistat pentru finalizarea sa de către inginerii români. Gheorghe Gheorghiu-Dej știa că prețul său putea fi mai mare decât al unui tractor importat și hotărâse deja că proiectul respectiv nu urma să fie fabricat în serie. Cu toate acestea, liderul comunist a dorit realizarea tractorului pentru că inginerii și muncitorii români să câștige experiență în domeniu. *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1952, IV, partea a II-a, p. 271.*

<sup>40</sup> Fl. Banu, *op. cit.*, p. 156.

<sup>41</sup> Cf. C. Moraru & C. Moraru, *op. cit.*, p. 135-136, 146-147, 176-179, 186-187, 193-196.

<sup>42</sup> Alina Ilinca, *Societățile mixte sovieto-române în economia României*, “Studii și materiale de istorie contemporană”, serie nouă, 2 (2003), p. 132.

## **The Development of the Industry of Vehicles and Tractors in Romania, 1948-1989 (I)**

(abstract)

Due to the fact that Romania had a very poor industry in the early '50s, the Romanian authorities followed the advice of Soviet politicians for acquiring foreign manufacturing licenses. These were subsequently used in the new factories built in the country. In this study, we aim to turn some new information to account. This information is found in the United States and refers to the development of Romanian industry of tractors and vehicles, as a result of cooperation of Romania with Chausson, FIAT, and Renault companies. We also aim to present the conclusions on the efficiency of some manufacturing licenses in Romania.