

UN PROIECT FOARTE COSTISITOR: CAMIONUL SOVIETIC ZiS-150, FABRICAT ÎN ROMÂNIA (1954-1963)

PETRE OPRÎȘ*

În cursa unilaterală pentru ajungerea din urmă și chiar întrecerea performanțelor economice ale „capitalismului decadent”, liderul sovietic Nikita Hrușciiov se lăuda la sfârșitul anilor 1950, chiar în Statele Unite ale Americii, cu procentele din producția de oțel a URSS care ar fi revenit fiecărui locuitor al țării sale. În același timp, în România, avea loc treptat o schimbare a modului în care avea loc industrializarea țării, încercându-se evitarea greșelilor săvârșite la București, la începutul anilor 1950.

După cum se cunoaște, liderii comuniști din România au preluat ad-literam din URSS concepția referitoare la industrializarea forțată a economiei. Pornind de la dogmele lui Lenin și Stalin, aceștia au hotărât dezvoltarea accelerată a Sectorului A – format din industriile extractive și prelucătoare de materii prime (în special cărbune, minereuri feroase și neferoase), precum și din industria constructoare de mașini grele.

La începutul anilor 1950, aplicarea mimetică în România a ideilor sovietice de industrializare forțată, concomitent cu creșterea cheltuielilor militare (impusă de autoritățile de la Moscova în anul 1951), construirea Canalului Dunăre – Marea Neagră și reducerea drastică a investițiilor în agricultură au condus la înjumătățirea rezervei de aur deținută de Banca de Stat a Republicii Populare Române. Acest aspect a fost subliniat la 8 iulie 1953, de Gheorghii Malenkov și Anastas Mikoian, în cursul discuției de la Moscova cu membrii delegației condusă de Gheorghe Gheorghiu-Dej. Cu același prilej, Anastas Mikoian a exprimat o opinie negativă față de planul românesc de începerea fabricării la Brașov a unui model de autocamion (chiar dacă se realiza sub licență sovietică), astfel: „Din cauza volumului mic al producției [,] autocamioanelor (corect: autocamioanele – nota P. Oprîș) vor avea un preț de cost foarte ridicat”¹.

* Locotenent-colonel (în rezervă), dr.; e-mail: petreopris@yahoo.com.

¹ Mihnea Berindei, Dorin Dobrinu, Armand Goșu (ed.), *Istoria comunismului din România. Documente. Perioada Gheorghe Gheorghiu-Dej (1945-1965)*, București, Editura Humanitas, 2009, p. 429. Întregul document privind discuțiile care au avut loc la Moscova, în perioada 8-14 iulie 1953, dintre delegațiile conduse de Gheorghe Gheorghiu-Dej și Gheorghii Malenkov, a fost publicat, inițial, în anii 2003 și 2005. Vezi Gheorghe Buzatu, *România și marile puteri (1939-1947)*, București, Editura Enciclopedică, 2003, pp. 598-604; Dan Cătănuș, Octavian Roske, *Colectivizarea agriculturii în România. Dimensiunea politică*, vol. II, 1953-1956, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, București, 2005, pp. 44-52.

Deoarece ritmul de livrare a camioanelor sovietice și cehoslovace pentru economia și armata României era mult mai mic decât așteptările autorităților de la București, Chivu Stoica a reluat, la 13 iulie 1953, discuția despre uzina de autocamioane în convorbirea cu prim-ministrul Gheorghe Malenkov, precizând că „halele au fost înainte construite, avem o mare parte din mașini, proiectul este trimis spre expertizare în URSS. În primii ani e vorba de 6 mii camioane, pentru viitor se prevede dezvoltarea până la 12 mii. Nu acoperim necesarul [de camioane al României,] avem [nevoie de] 13 mii [de camioane, anual]”². Este posibil ca liderul politic român să se fi gândit în acel moment la cuptorul Siemens-Martin, încălzit cu gaz metan, existent la Brașov încă din anul 1945 și care fusese folosit inițial pentru fabricarea de vagoane.

Anterior intervenției respective, Gheorghe Malenkov îi sfătuisese pe membrii delegației române să amâne ori să contramandeze construirea la Brașov a uzinei „Steagul Roșu”, unde urma să fie produs camionul ZiS-150 (copiat de sovietici după autovehiculul american „International KR 11” și redenumit SR-101 în România)³.

La rândul său, Nikita Hrușciov le-a spus românilor, tot atunci, că „ar fi bine să cooperați cu Ungaria și Bulgaria, ca să nu vă coste prea scump”⁴, însă a aprobat în cele din urmă ideea politicianilor din România, chiar dacă Anastas Mikoian a insistat pentru ca autoritățile de la București să importe camioane din Cehoslovacia, iar Viaceslav Molotov a propus construirea de ateliere în România, unde să fie montate autocamioanele livrate de Uniunea Sovietică sub formă de subansamble și piese.

Autoritățile române nu au renunțat la ideea lor și Anastas Mikoian a încercat din nou să tempereze visurile liderilor de la București, în cursul unei întâlniri care a avut loc tot la Moscova (29 ianuarie 1954), astfel: „Să nu credeți că nu vrem să produceți autocamioane, *faceți cum credeți, dar vă atragem atențiunea că fabrica va lucra în pierdere. Mai bine ați importa camioane din CSR (Republica Socialistă Cehoslovacia – nota P. Opreș), ceții produc camioane foarte bune*”⁵.

Ideea respectivă a fost reluată de Anastas Mikoian în prima zi a celei de-a IV-a sesiuni a C.A.E.R. (Moscova, 26-27 martie 1954) și un membru al delegației române (rămas neidentificat) a notat astfel: „*Se fabrică camioane de 2-3 tone în RDG, CSR (Cehoslovacia – nota P. Opreș), Ungaria și, în prezent, și România începe (sic!). Este necesară specializarea, unul să facă de 1,5 tone, altul de 3 tone, altul de 7, de 10 tone etc. Fiecare un tip și nu toată gama.*

Tov. Mikoian citează răspunsul dat de [reprezentanții companiei] „Ford” la întrebarea unor specialiști sovietici, dacă o producție de câteva zeci de mii [de] camioane poate fi rentabilă. „Ford” a răspuns că numai oamenii foarte bogați pot

² Mihnea Berindei, Dorin Dobrinu, Armand Goșu (ed.), *op. cit.*, pp. 433-434.

³ Cezar Stanciu, *Frăția socialistă. Politica RPR față de țările „lagărului socialist”, 1948-1964*, Târgoviște, Editura Cetatea de Scaun, 2009, p. 95.

⁴ Mihnea Berindei, Dorin Dobrinu, Armand Goșu (ed.), *op. cit.*, p. 434.

⁵ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), *fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie*, dosar nr. 153/1954, f. 16-17. *Apud* Cezar Stanciu, *op. cit.*, p. 99.

să-și permită să producă serii mai mici de 100.000 [de camioane, anual]. S-a dovedit că „Ford” a avut dreptate și, în URSS, o uzină a fost construită cu o capacitate de 200.000 și alta de 80.000 [de autocamioane, anual]⁶.

Este dovedit că o uzină de camioane, care produce 5000 de bucăți [anual], nu poate concura (corect: nu este rentabilă – nota P. Opreș).

*Tovarășii vor să repete greșelile noastre. A învăța din experiența Uniunii Sovietice înseamnă a nu repeta greșelile (subl. n.)*⁷.

În paralel, în anii 1953 și 1954, autoritățile române au exportat în Republica Democrată Germană materii prime minerale și au primit în schimb o parte din tehnologia industrială necesară producerii de camioane ZiS-150, la Brașov (circa 1200 de utilaje)⁸. Liderii politici comuniști din România au încercat astfel să micșoreze importurile masive de vehicule similare din Uniunea Sovietică (ZiS-150, GAZ-51 „Molotov” și GAZ-63), Cehoslovacia („Praga RN” și „Praga S5T”, care aveau o capacitate de transport de trei, respectiv cinci tone)¹⁰, Polonia

⁶ Povestea despre consultația acordată Uniunii Sovietice de către firma „Ford” a fost reluată de Nikita Hrușciov la întâlnirea de la Kremlin cu membrii Comitetului Executiv al C.A.E.R. (20 februarie 1963), după ce Alexandru Bărlădeanu se opusese din nou (la indicația lui Gheorghe Gheorghiu-Dej) planului sovietic referitor la înființarea unui organism unic de planificare economică pentru statele din C.A.E.R.

La sfârșitul anului 1963, într-o reuniune a Biroului Politic al C.C. al P.M.R., Gheorghe Gheorghiu-Dej a prezentat frust opinia sa referitoare la efectele negative pe care le generau principiul coexistenței pașnice dintre socialism și capitalism – promovat insistent de Nikita Hrușciov, începând din 1955 – și intenția declarată a liderului comunist sovietic de creare a unui organism unic de planificare economică în C.A.E.R., astfel: „Ce să facem dacă suntem un stat centralizat [?]. În capitalism, lucrurile acestea se petrec mult mai simplu decât la noi, mult mai simplu. Dacă nu știi să lucreze bine, dau și faliment. Mare nenorocire nu este, în locul lui vin zece, noi însă nu putem să dăm faliment, pentru că avem monopol. Și-i zicem: vrei să iei asta, bine, nu, du-te încolo. Repet, ne găsim într-o competiție nedeclarată cu țările socialiste. Să lăsăm dracu’ întrecerea cu capitalismul, că îl umplem cu devize, cu comenzi (subl.n.)”. Apud Liviu Țăranu, *Gheorghe Gheorghiu-Dej în istoriografia actuală. Ce i se impută, ce i se recunoaște*, în Silviu B. Moldovan (coord.), *Arhivele Securității*, volumul II, Consiliul Național pentru Studierea Arhivelor Securității, București, Editura Nemira & Co, 2006, p. 236.

⁷ Apud Cezar Stanciu, *Devotații Kremlinului: alinierea politicii externe românești la cea sovietică în anii '50*, Târgoviște, Editura Cetatea de Scaun, 2008, p. 260.

⁸ *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Comitetului Central al P.M.R. – 1952*, vol. IV (partea a II-a), Arhivele Naționale ale României, București, 2007, p. 355; Cezar Stanciu, *op. cit.*, p. 131; Idem, *Frăția socialistă. Politica RPR față de țările „lagărului socialist”, 1948-1964*, pp. 59-62.

⁹ La sfârșitul anului 1951, armata română a primit 10 autocamioane GAZ-51 (denumite „Molotov”, neoficial) și 60 ZiS-150, iar în ianuarie și februarie 1952 s-au recepționat 12 autoturisme de teren Škoda 1101 VO (cunoscute în România sub indicativul T.T.), două autoturisme GAZ M20 „Pobeda”, 83 de autoșasiuri ZiS-150, precum și trei tipuri de autocamioane: 130 ZiS-150, 60 ZiS-151 și 40 „Praga RN”. Petre Opreș, *România în Organizația Tratatului de la Varșovia (1955-1991)*, Editura Militară, București, 2008, pp. 85-86.

¹⁰ La 28 noiembrie 1952, reprezentanții României și Cehoslovaciei au semnat la Praga o convenție referitoare la furnizarea de armament, tehnică de luptă și muniții cehoslovace, în perioada 1952-1953. Anumite prevederi din documentul respectiv nu au fost îndeplinite la timp deoarece autoritățile române au fost reticente în privința achitării cu aur a comenzilor militare, în a doua jumătate a anului 1953, iar autoritățile de la Praga au avut probleme cu cele 200 de camioane „Tatra 805” comandate de România. Lansat în fabricație în anul 1953, acel model a fost dorit insistent și de conducerea armatei

(„STAR C60” și „STAR W14”, de trei, respectiv 3,5 tone), Republica Democrată Germană („IFA H3A”, de 3,5 tone) și Ungaria („Csepel D-350”, de trei tone).

Pentru importurile de tehnică militară, armament și muniții din Cehoslovacia și Polonia, autoritățile de la București au solicitat acordul celor de la Moscova. În calitate de consilier sovietic al ministrului român al Forțelor Armate, generalul-maior Haritonov i-a precizat, la 6 noiembrie 1952, generalului de armată Emil Bodnăraș, faptul că autoritățile de la Kremlin doreau și în viitor să li se solicite avizul pentru importurile de acel gen din statele aflate în blocul politico-militar sovietic¹¹.

Efortul economic a fost foarte mare pentru România și se cuvine să precizăm, ca exemplu, faptul că autoritățile române aveau de achitat peste 250 milioane de ruble (circa 700 milioane lei sau 55.542 kg aur fin¹²) în luna august 1953 pentru produsele speciale provenite din Cehoslovacia, în special pentru avioane de vânătoare S-102, livrate armatei române la sfârșitul anului 1952 și în următorul an. Acestea erau o variantă a MiG-ului 15 și se produceau sub licență sovietică în uzina de la Vodochody, situată la aproximativ 15 km nord de Praga. În plus, Anastas Mikoian cunoștea faptul că datoria externă pe care România o avea până în luna noiembrie 1953 era de 260 milioane ruble, din care 50 milioane ruble față de URSS, 155 milioane ruble față de Cehoslovacia, 15 milioane ruble față de Polonia și 40 milioane ruble față de Republica Democrată Germană¹³.

cehoslovace. Până în luna decembrie 1955 s-au livrat totuși 308 exemplare pentru dotarea unităților antitanc române din Regiunile a II-a și a III-a Militare.

¹¹ Florin Șperlea, *De la armata regală la armata populară. Sovietizarea armatei române, 1948-1955*, București, Editura Ziua, 2003, pp. 104, 241.

¹² Liviu Țăranu, „Noul curs” în politica economică a României comuniste. August 1953, I, în „Arhivele Totalitarismului”, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul XII, nr. 1-2 (42-43)/2004, pp. 166-167. Pentru calcularea în lei a valorii importurilor românești de produse speciale din Cehoslovacia am utilizat raportul de schimb valutar existent la data de 5 august 1953 (1 rublă = 2,8 lei). Vezi Dan Cătănuș, *Între Beijing și Moscova. România și conflictul sovieto-chinez, 1957-1965*, vol. 1, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, București, 2004, p. 292.

¹³ Tatiana Volokitina, *Convorbirile sovieto-române de la Moscova (ianuarie-februarie 1954) în lumina noilor documente din arhivele rusești*, comunicare la sesiunea a VII-a a Comisiei mixte româno-ruse, Ploiești, 11-15 noiembrie 2002. Apud Vasile Buga, *Convorbirile româno-sovietice din ianuarie-februarie 1954*, în „Arhivele Totalitarismului”, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul X, nr. 3-4 (36-37)/2002, pp. 140-143, 150. La rândul său, Ungaria se confrunta în anul 1953 cu probleme economice grave din cauza alocării de resurse financiare și materiale foarte mari în domeniul militar. O parte din clauzele tratatului de pace de la Paris (10 februarie 1947) au fost încălcate de către autoritățile comuniste de la Budapesta după consfătuirea reprezentanților țărilor de democrație populară (Polonia, Cehoslovacia, Ungaria, România, Bulgaria) și ai URSS, care a avut loc la Moscova (9-12 ianuarie 1951). Măsurile de înarmare ordonate cu acel prilej de Iosif Stalin au fost aplicate în toate statele din sfera de influență sovietică reprezentate la reuniune. În cazul Ungariei, efectele militare au crescut, în 1952, peste nivelul de 200.000 de oameni, în condițiile în care, în tratatul de pace de la Paris, era stabilită o limită maximă de 65.000 de militari în trupele de uscat și 5000 de oameni în forțele aeriene ungare. Totodată, autoritățile comuniste de la Budapesta au început construirea unei linii fortificate la granița cu Iugoslavia, sub îndrumarea consilierilor militari sovietici – deși armata iugoslavă nu avea intenția de a ataca Ungaria și, mai ales, unitățile sovietice care staționau în acea țară. În consecință, cheltuielile militare ungare au ajuns în 1952 la nivelul de 25% din produsul intern brut, planificat. După decesul lui Iosif Stalin (5 martie 1953), situația economică din toate țările aflate în sfera de influență sovietică a fost reanalizată la Moscova și, în cazul Ungariei,

În scopul obținerii sumelor necesare achitării unei părți din datoria externă a țării, autoritățile de la București au exportat 2,026 milioane de tone de cereale în anul 1953, din care 900.000 de tone în Republica Democrată Germană, 875.000 de tone în Cehoslovacia și câte 100.000 de tone în Polonia și Ungaria. În paralel, s-au efectuat transporturi masive de carne și produse din carne, mai ales către R.D.G. (6000 de tone în anul 1952)¹⁴ și Cehoslovacia. Autoritățile de la București erau nemulțumite de cererile foarte mari ale țărilor respective și, pentru perioada 1954-1955, au dorit reducerea la jumătate a acelor exporturi (17.000 de tone de carne), însă liderii de la Moscova au insistat, în luna iulie 1953, pentru menținerea R.D.G. pe lista statelor în care România trimitea carne. Probabil, aceștia au urmărit îmbunătățirea aprovizionării cu alimente în R.D.G., pentru a detensiona situația creată de politicienii est-germani și care a provocat revolta muncitorilor din Berlinul de Est în luna iunie 1953.

Asamblarea primului SR-101 în producție de serie s-a finalizat la 12 octombrie 1954, sub coordonarea inginerilor Alexandru Tolpeghin, Mircea Hincu și Miron Tașca, iar pentru anul următor, s-a planificat realizarea a 3 000 de autocamioane și 1 500 de motoare. Acel ritm nu a fost atins din cauza lipsei de muncitori calificați, în primăvara anului 1955, reușindu-se fabricarea lunară a doar 150 de autocamioane și 80 de motoare pentru acestea, de către 5 892 de salariați (din care 3 333 erau din personalul auxiliar al uzinei din Brașov, o parte dintre ei fiind scutiți medical pentru prestarea de muncă normală și grea). În plus, normele de producție experimentale din 1954 au fost menținute în prima parte a anului următor, fapt ce a condus la depășirea lor foarte ușor de către personalul calificat și, pe cale de consecință, la creșterea exagerată a fondului de salarii¹⁵.

Cu toate că SR-ul 101 avea numeroase probleme cantitative și calitative, fabricarea sa a continuat și, în a doua parte a anului 1955, s-au realizat la Brașov peste 200 de autocamioane¹⁶. Armata română a primit atunci două exemplare pentru încercări, în anul următor, a recepționat 31 de vehicule, iar în 1957, s-au achiziționat 200 de exemplare. Se cuvine să precizăm și faptul că, inițial, SR-101 se realiza manual în proporție de 70% și a avut o cabină de lemn. Treptat, ritmul de producție a evoluat de la 700 de exemplare (în perioada octombrie-decembrie 1954) la 6 000 de autocamioane realizate în anul 1959 (toate având cabine metalice)¹⁷.

s-au adoptat măsuri de reducere drastică a efectivelor și a cheltuielilor militare. *100 Years – 100 Artefacts. Characteristic 20th Century Items from the Collections of the Hungarian Military History Museum*, MoD Military History Institute and Museum, Budapest, 2012, p. 16.

¹⁴ *Stenogramele ședințelor Biroului Politic și ale Secretariatului Central al P.M.R. – 1952*, vol. IV (partea I), Arhivele Naționale ale României, București, 2006, p. 136.

¹⁵ A.N.I.C., *fond C.C. al P.C.R. – Secția Economică*, dosar nr. 28/1955, f. 1-2.

¹⁶ Petre Opreș, *Industria românească de apărare. Documente (1950-1989)*, Ploiești, Editura Universității Petrol-Gaze din Ploiești, 2007, p. 27.

¹⁷ Diferite surse orale au afirmat că la Brașov au fost realizate circa 54200 de autocamioane SR-101 în perioada 1954-1963. Această informație urmează să fie confirmată sau infirmată în cursul cercetărilor pe care le vom face în continuare în arhivele din România.

La ședința din 1 aprilie 1955 a Biroului Politic al C.C. al P.M.R., generalul Alexandru Drăghici și-a exprimat nemulțumirea față de planul colegului său de la Ministerul Forțelor Armate, generalul Emil Bodnăraș, de a discuta direct cu autoritățile sovietice despre echiparea unităților Ministerului român al Afacerilor Interne. Alexandru Drăghici a insistat pentru ca M.A.I. să primească autocamioane și arme automate moderne¹⁸.

În cursul aceleiași reuniuni, Emil Bodnăraș a declarat că armata putea primi autocamioane SR-101, însă foarte puține, deoarece planul de înzestrare (la nivel de pace) avea niște limite pe care ministrul Forțelor Armate nu dorea să le depășească. În caz de război, autoritățile de la București urmau să rechiziționeze mijloace de transport pentru echiparea tuturor unităților armatei¹⁹. Totodată, se prevedea achiziționarea treptată din URSS a unor camioane ZiS-151 și GAZ-63, în perioada 1955-1959. Acestea se achitau în sistem clearing, în anul în care erau recepționate de autoritățile române. Pentru piesele de schimb primite din URSS, România plătea o treime din valoarea lor în momentul livrării, restul urmând să fie achitat în zece ani, pe baza unui credit acordat de URSS²⁰.

Tot în cursul ședinței din 1 aprilie 1955 a Biroului Politic al C.C. al P.M.R., Chivu Stoica a menționat că autocamioanele ZiS-150 și varianta lor românească puteau fi modificate din punct de vedere tehnic, pentru a avea două diferențiale, în loc de unul. Gheorghe Gheorghiu-Dej și Emil Bodnăraș au respins imediat ideea respectivă, expresia utilizată de prim-ministru fiind clară: „Să căutați să nu umblați după 7 iepuri”²¹. Acesta se gândea deja la prețul de producție al SR-ului 101, în timp ce Chivu Stoica se temea că proiectul pe care îl susținuse în iulie 1953 la Moscova, în fața lui Gheorghe Malenkov, Nikita Hrușciiov, Viaceslav Molotov și Anastas Mikoian, putea fi abandonat după doi ani de Gheorghe Gheorghiu-Dej din cauza cheltuielilor foarte mari și a lipsei de rentabilitate economică²².

Din păcate pentru România, prețul de fabricare a SR-ului 101 a fost prohibitiv din cauza seriei foarte mici de producție. Acest aspect i-a fost reamintit fără menajamente lui Chivu Stoica de către Anastas Mikoian (Moscova, 8 iunie 1964), astfel: „Cu privire la camioane, vă spun concret. Când dv. aveți greutăți – când ați început să faceți camioane și ceva motoare – noi v-am dat un sfat. Oare merită să dezvolți industria de camioane dacă faceți un număr mic? Dacă faceți 5000 de camioane, acestea vor fi de aur. V-am sfătuit. Atunci ați spus: vrem să construim. Ați luat utilaje din R.D.G. și de la noi. Nouă nu ne e teamă de

¹⁸ Pentru detalii, vezi Petre Opriș, *România în Organizația Tratatului de la Varșovia (1955-1991)*, pp. 64, 84-85.

¹⁹ Gavril Preda, Petre Opriș, *România în Organizația Tratatului de la Varșovia. Documente (1954-1968)*, vol. I (1954-1961), Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, București, 2008, p. 151.

²⁰ Petre Opriș, *România în Organizația Tratatului de la Varșovia (1955-1991)*, pp. 65, 86.

²¹ Gavril Preda, Petre Opriș, *op. cit.*, p. 153.

²² Chivu Stoica s-a lamentat la ședința din 1 aprilie 1955, astfel: „Am cheltuit, am organizat și acum s-o lășăm? A existat la C[omitetul de] S[tat al] P[lanificării] pesimism, că noi nu putem fabrica camioane”. Iosif Chișinevschi a intervenit imediat pentru a aplatiza un posibil conflict: „Eu propun să discutăm chestiunea aceasta altă dată” (*Ibidem*).

concurență. Puteți face. *Noi ne gândeam că mașinile vor fi foarte scumpe. Dar se vede că n-am fost înțeleși just. Noi v-am dat tot ce ați dorit și acum spuneți că [:] uite, Rusia ne-a împiedicat să facem una sau alta (subl.n.)*²³.

Se poate observa că Anastas Mikoian a utilizat o comparație foarte asemănătoare cu cea rostită în 1953 de Nikita Hrușciiov, care s-a referit la prețul prohibitiv de fabricare a tractorului KD-35, realizat sub licență sovietică tot într-o uzină din Brașov: „*Dacă faceți 5000 de camioane, acestea vor fi de aur*” (A. Mikoian, Moscova, 8 iunie 1964); „*Tractorul vostru este un tractor de aur*” (N. Hrușciiov, Moscova, 8 iulie 1953)²⁴. Metalul galben era o adevărată obsesie pentru liderii comuniști sovietici?

În anul 1957, inginerul român 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 R.D.G., pentru a întări relațiile de colaborare dintre cele două state (4-16 septembrie 1957). Cu același prilej, Dumitru Coliu a dorit, însă nu i s-a aprobat de autoritățile est-germane să viziteze Întreprinderea de Utilaj Greu „Ernst Thälmann” din Magdeburg-Buckau (fosta „Friedrich Krupp AG Grusonwerk”, unde, în timpul Celui De-Al Doilea Război Mondial, au fost fabricate tancuri „Panzer IV”, tunuri de asalt, torpile și transportoare de trupe). În anii 1950, producția acelei uzine era compusă din echipamente de prelucrare a metalelor, laminoare, macarale și alte tipuri de utilaje industriale. Totodată, autoritățile est-germane nu i-au permis lui Dumitru Coliu să viziteze Întreprinderea de Stat „Carl Zeiss Jena”, unde se realizau instrumente industriale de măsurare și sisteme optice²⁵.

Este posibil ca autoritățile est-germane să nu fi acceptat vizita inginerului Gheorghe Olteanu la uzina din Eisenach, în 1957, deoarece acestea doreau să-și protejeze secretele de fabricație ale autoturismului „Wartburg 311” – lansat în producție de serie în anul 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 cea de-a doua conflagrație mondială). 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

²³ Mihai Croitor, Sanda Borșa, *Triumphiul suspiciunii. Gheorghiu-Dej, Hrușciiov și Tito (1954-1964)*, vol. II, Cluj-Napoca, Editura MEGA, 2014, p. 490.

²⁴ Vezi Petre Opreș, *Nikita Hrușciiov dixit: „Tractorul dvs. este un tractor de aur” (1953)*, în contributors.ro, luni, 21 septembrie 2015, a se vedea <http://www.contributors.ro/cultura/nikita-hrusciiov-dixit-tractorul-dvs-este-un-tractor-de-aur-1953/> (accesat la 21 septembrie 2015).

²⁵ Cezar Stanciu, *Devotați Kremlinului: alinierea politicii externe românești la cea sovietică în anii '50*, p. 135; Idem, *Frăția socialistă. Politica RPR față de țările „lagărului socialist”, 1948-1964*, 2009, p. 33.

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 doi cilindri (în doi timpi), mai simplu decât cel instalat pe „Wartburg 311” (trei cilindri, în doi timpi). Forma caroseriilor era asemănătoare, dar „Syrena 100” avea doar două uși, iar compartimentele pentru pasageri și bagaje erau mai mici decât cele ale modelului est-german.

Câțiva ani mai târziu, Gheorghe 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 foarte ridicat al concurenței existente pe plan mondial. De aceea, în perioada 1962-1963, președintele Comitetului de Stat al Planificării i-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 „Arabella”, în mai multe variante, și care a intrat în faliment în noiembrie 1961) și nici uzina propusă de compania franceză „Renault”²⁶.

În aceeași ordine de idei, putem considera plauzibilă ipoteza noastră cu privire la colaborarea autorităților de la București cu compania franceză „Chausson”, în a doua parte a anilor 1950, în sensul stabilirii unui acord confidențial pentru realizarea designului cabinei autocamioanelor SR-131 și SR-132 de către inginerii francezi. Statul român achita o sumă de bani, în contrapartidă, pentru serviciul respectiv și importa un lot de autocare „Chausson APH 522 Luxe” pentru Oficiul Național de Turism „Carpați” (vehicule utilizate intensiv, din 1957 până la mijlocul anilor 1960, pentru transportul turiștilor străini care vizitau România). În acest sens, se cuvine a fi studiat și rolul pe care l-a avut Gheorghe Gaston Marin (președintele Comitetului de Stat al Planificării, 1956-1965) în stabilirea contactului dintre autoritățile comuniste de la București și reprezentanții companiei „Chausson” – fiind bine cunoscută activitatea sa în Rezistența Franceză, în timpul Celui De-Al Doilea Război Mondial.

Deoarece prețul de producție a camionului SR-101 era foarte mare, iar uzura morală a modelului era accentuată, politicienii comuniști din România au aprobat începerea la Brașov, în anul 1958, a programului de proiectare pentru un nou autocamion: SR-131 „Carpați”. Apoi, acel program a fost dezvoltat în scopul producerii de autocamioane SR-132 „Carpați”, SR-113 și SR-114 „Bucegi” (în diferite variante, destinate economiei naționale și utilizate inclusiv pentru modernizarea parcului auto al armatei române, în anii 1960), iar fabricarea modelului SR-101 a încetat în anul 1963.

În concluzie, autoritățile comuniste de la București s-au străduit să aplice concepția referitoare la industrializarea forțată a economiei pornind de la modelul

²⁶ Gheorghe Gaston Marin, *În serviciul României lui Gheorghiu-Dej. Însemnări din viață*, București, Editura Evenimentul Românesc, 2000, p. 164.

sovietic. Din păcate, rezultatele obținute nu au fost cele scontate, eșecurile fiind foarte costisitoare în cazurile autocamionului SR-101 (circa 54 200 de exemplare fabricate²⁷) și a tractorului sovietic pe șenile KD-35. În opinia noastră, Gheorghe Gheorghiu-Dej a pornit corect de la ideea importării unor licențe de fabricație și achitarea lor în contrapartidă cu produsele realizate în noile uzine din țară, deoarece inginerii și muncitorii din România nu aveau experiență pentru a proiecta și fabrica singuri, în întregime, produse de acel gen, în condiții de eficiență economică. Totodată, liderul comunist român a fost conștient de veridicitatea afirmațiilor lui Gheorghe Gaston Marin privind concurența existentă pe plan mondial și greutățile care pot să apară din cauza dezvoltării insuficiente a infrastructurii pentru o asemenea industrie.

**A VERY EXPENSIVE PROJECT:
THE SOVIET TRUCK ZiS-150 MADE IN ROMANIA (1954-1963)**

(Abstract)

Our paper is dedicated to the development of the truck industry in Romania. The problems encountered after 1946 worsened in the early 1950s, and we present a few examples of the waste of Romanian resources to manufacture obsolete Soviet trucks under license. At the heart of our project is the effort to gain greater understanding of the fundamental shift from a bipolar confrontation to a truly global one, the impact of the new industrial revolution in the field of technological innovation, and the position of Romania in the international military, economic and political system – and the interconnections between all three developments.

Keywords: communism, licence, Romania, Truck ZiS-150, USSR.

²⁷Diferite izvoare orale din România susțin că primele autocamioane SR-101 (probabil prototipuri sau din seria zero) au fost prezentate la o defilare desfășurată la 1 mai 1954, cu prilejul sărbătoririi Zilei Muncii. Ambele informații urmează să fie confirmate sau infirmate cu ajutorul documentelor existente în arhivele românești.