

Colecția: **ISTORII SECRETE**

Coperta: Stelian BIGAN

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
BOERESCU, DAN-SILVIU

Cele mai mari afaceri cu statul și norocoșii lor beneficiari :
docu-drame și mituri istorice însoțite de consemnări din presă /
prezentate de Dan-Silviu Boerescu. - București : Integral, 2019

Conține bibliografie

ISBN 978-606-992-328-3

94

© INTEGRAL, 2019

Editor: Costel POSTOLACHE

Tehnoredactor: Stelian BIGAN

Tipărit la Monitorul Oficial R.A.

Orice reproducere, totală sau parțială, a acestei lucrări,
fără acordul scris al editorului, este strict interzisă
și se pedepsește conform Legii dreptului de autor.

ISBN 978-606-992-328-3

Cele mai mari afaceri cu statul și norocoșii lor beneficiari, de la Strousberg și Malaxa la contemporani

Docu-drame și mituri istorice
însoțite de consemnări din presă
prezentate de Dan-Silviu Boerescu


INTEGRAL

Sumar

**Afacerea Strousberg sau căile de fier erau, de fapt, de aur!
Cum l-a cenzurat Titu Maiorescu pe Eminescu / 7**

**Bragadiru, marele furnizor de spirt al Armatei Române
în timpul Războiului de Independență / 21**

**Malaxa, contractele preferențiale cu statul și servieta
cu 100.000.000 de lei oferită lui Carol al II-lea
pentru „opere culturale și de binefacere” / 29**

Max Auschnitt și epopeea Uzinelor și Domeniilor de Fier Reșița / 51

Dinu Patriciu trăiește?

**Soarta „tragică” a primului miliardar al României de după 1989:
și-a înscenat oare moartea, după cum susține teoria conspirației? / 73**

Lămuriri bibliografice / 97

Afacerea Strousberg sau căile de fier erau, de fapt, de aur! Cum l-a cenzurat Titu Maiorescu pe Eminescu

În anul 1868, Principatele Române Unite erau conduse de Principele Carol I de Hohenzollern, domnitorul de origine germană adus în locul lui Alexandru Ioan Cuza, după o controversată lovitură de stat. În principele german toți își puneau speranțele privind modernizarea Principatelor aflate încă în Evul Mediu din multe puncte de vedere, dar și privind eliberarea de sub tutela Imperiului Otoman și constituirea unui stat modern, cu orientare europeană. Imediat după preluarea tronului de către principele german, a fost elaborată și o constituție modernă, după model belgian. Carol I a început de altfel să răspundă așteptărilor afirmându-și dorința de a moderniza transporturile românești prin construirea unei rețele eficiente de cale ferată. De altfel Carol I îi și scria tatălui său la 13 ianuarie

1868 că „numai print-o linie ferată între București și Iași se va alipi în realitate Moldova de Muntenia și va dispărea orice tendință separatistă”.

Dar „când Carol I a urcat pe tron, Țările Române trăiau încă într-o sălbăticie profundă. Un drum de la București la Iași cu trăsura putea dura până la două săptămâni – în cazul în care hoții sau haitele de lupi nu-l scurtau prin dreptul Bacăului. De la Pitești la Craiova puteai pierde câteva zile dacă nu cumva îți pierdeai bunurile personale sau viața. Jderii, vulpile, vulturii și corbii însoțeau caravanele negustorești prin hățişuri ca un alai secret, mereu la pândă, în caz că pică ceva din căruță sau de pe cal. În vetrele sătești de la munte, prezența urșilor era așa de comună, încât recensământul îi lua adesea în calcul.

Carol ar fi putut începe civilizarea acestor meleaguri organizând o despădurire sau organizând o vânătoare. Dar, fiind neamț, a vrut s-o înceapă cu un proiect de infrastructură. Nu-i trecea prin cap că va sta pe tron 48 de ani, așa că s-a apucat de lucru chiar din primul an. Modernizarea României urma să înceapă cu o cale ferată dublă, care să străbată codrii periculoși ai Moldovei, Munteniei, Olteniei și Banatului, unind între ele cele câteva aşezări unde seara se aprindeau focuri și oamenii sperau să nu fie sfâșiați în somn. Industria românească nu depășise încă stadiul asamblării căruțelor și al dogăritului, așa că Principele Carol a cerut ajutorul industriei germane. Tatăl său, Carol Anton, l-a îndrumat către Heinrich Bethel Strousberg, un magnat lacom, care se umpluse de bani din minerit, siderurgie și lucrări publice, dar mai ales din comisionarea aristocrației care guverna lumea germană. Strousberg a propus României o concesiune pe 90 de ani a căii ferate. Un consorțiu, finanțat de germani prin acțiuni cumpărate cu dobândă de 7,5%, urma să

face lucrarea și să exploateze apoi calea ferată ca să-și încaseze profitul. Kogălniceanu și alții, care visau locomotive pufăind de-a curmezișul miriștilor, trăind civilizația după ele în vagoane căptușite cu pluș, au susținut proiectul cu un entuziasm care azi ar fi interpretat de procurori. Alții, ca Cezar Bolliac, au mirosit escrocheria, dar Parlamentul a votat în octombrie 1869 concesiunea în favoarea lui Strousberg. E bine să ne amintim că asociați în consorțiu erau Principele Victor de Ratibor, Principele Hohenlohe, contele Carol de Lehndorff și ducele Ujest, niciunul dintre ei născut la Făurei sau la Roșiori de Vede...

Afacerea Strousberg s-a dovedit a fi o mare escrocherie. Nemții nu doar că au furat banii, dar nici măcar n-au montat șinele corect. După țepe, scandaluri și amenințări, la capătul a zece ani de agonie, România a reușit să răscumpere pe bani grei concesiunea și să intre în proprietatea unor căi ferate inundabile și neterminate. În 1878, bucată de război ruso-turc la care participaseră românii nu avea ca rezultat decât zece mii de țărani morți la Plevna. Independența era sechestrată în biroul lui Bismarck, iar până când România nu a achitat către acționarii germani întreaga factură a afacerii Strousberg n-a fost lăsată să iasă.”

Dincolo de amarul har eroicomic al Cațavencilor dintotdeauna, într-adevăr Afacerea Strousberg a constituit primul mare scandal politico-financiar al României moderne. Era vorba de concesionarea construcției liniei ferate Roman – București – Vârciorova consorțiului prusian condus de Heinrich Strousberg, un antreprenor german. Neregulile descoperite ulterior în contract și condițiile în care s-a realizat concesionarea au provocat un puternic tumult în societatea vremii, aducând importante prejudicii statului român. Ceea ce nu s-a știut la vremea respectivă a fost că proiectul de acordare a concesiunii nu a fost realizat

de funcționarii Ministerului Lucrărilor Publice. Acesta a fost redactat la Berlin sub „cea mai neadormită priveghere”. Autorii nu s-au zgârcit atunci când a fost vorba de propriile privilegii.

Proiectul a fost expediat la București Principelui Carol (18 februarie 1868), care l-a înaintat comisiei pentru dezbateri pe 22 februarie 1868. În 1868, domnul Carol I a pornit un amplu proiect de infrastructură feroviară atât de necesar procesului de modernizare a României. Construcția unei rețele feroviare, care să unească nordul de sudul țării și să înlesnească accesul rapid în Occident, era imperios necesară. Una din magistralele acestei rețele feroviare urma să fie Roman-București-Vârciorova, cea mai amplă și care impunea costuri foarte ridicate. Așadar, era necesar ca de construcția și exploatarea unei asemenea magistrale să se ocupe o societate cu bogată experiență în domeniu. Carol I a cerut îndrumări pentru a construi rețele feroviare de bază în România de la tatăl său, Principele Carol Anton. Finalmente, se adresează doctorului Heinrich Bethel Strousberg, care era considerat pe atunci în țările germane „regele drumurilor de fier”. Strousberg (1823-1884) era un reprezentant de seamă al capitalismului german. Plecat în Anglia de la vârsta de 12 ani, Heinrich intră în afaceri susținut de unchiul său, la început lucrând în domeniul asigurărilor, iar apoi devenind proprietarul unui mare magazin. După ce acumulează o considerabilă avere, se întoarce la Berlin, unde începe să construiască căi ferate, cumpără moșii, o fabrică de locomotive, mine și emite acțiuni, care erau achiziționate de publicul încrezător în afacerile sale. Problema concesiunii pentru construcția magistralei feroviare Roman-București-Vârciorova, care lega nordul de sudul țării, a fost larg dezbătută în Parlament, având atât partizani, cât și opozanți. Printre susținătorii cei mai fermi se

număra Mihail Kogălniceanu, care declara în numeroase rânduri că „drumurile de fier vor schimba fața României”. În general, presa manifesta o opoziție vehementă împotriva concesiunilor. Cezar Bolliac, în ziarul său Trompeta Carpaților, considera însă că „toți acești concesionari nu sunt decât niște samsari”. În cele din urmă, concesiunea în favoarea consorțiului Strousberg este acordată de Parlament prin legea din 10 septembrie 1868, cu sprijinul guvernului liberal condus de Ștefan Golescu. Legea concesiunii Strousberg este publicată în Monitorul Oficial din 22 septembrie și prevedea construcția următoarelor linii ferate: 1. Roman-Mărășești-Tecuci, cu ramificația Tecuci-Bârlad; 2. Galați-Brăila-Buzău-Ploiești-București; 3. București-Pitești-Slatina-Craiova-Turnu Severin-Vârciorova. După terminarea construcțiilor acestor linii, guvernul român putea cere și construcția liniei Buzău-Focșani-Mărășești. Costul pe kilometru al rețelei feroviare urma să fie de 270.000 lei aur, adică un total de 247.000.000 lei pentru lungimea magistralei de 914,8 km, inclusiv întregul inventar fix și mobil. Consorțiul putea emite obligațiuni pentru formarea capitalului necesar, asigurate de fondul căilor ferate, cu dobânzi garantate de stat. Obligațiunile aduceau dobânzi de 7,5% pe an și erau emise la purtător. Un prim conflict a apărut în momentul când domnitorul Carol I a propus numirea prusacului Ambronn în funcția de comisar al statului român, pentru a supraveghea emisia de obligațiuni. Ambronn era un apropiat al lui Strousberg, ceea ce se putea considera un dezavantaj pentru statul român. Numirea era și ilegală, căci un străin nu putea fi numit în poziția de comisar-controlor din partea statului român.

Durata concesiunii era de 90 ani și se socotea de la terminarea primei linii Roman-Galați, iar tot inventarul și exploatarea

liniei aveau să treacă în patrimoniul statului. De asemenea, terenul necesar liniilor era cedat de stat consorțiului, în mod gratuit, dar acesta trebuia să asigure transportul gratuit al poștei și să permită statului instalarea de fire de telegraf pe stâlpii companiei, de-a lungul liniilor. Un lucru era cert: Heinrich Strousberg tocmai încheiase afacerea vieții sale, la Berlin devenind „omul zilei”. Pe 6 decembrie 1868 are loc prima emisie de obligațiuni, la Berlin, având un succes enorm. Toți înalții funcționari ai statelor germane se îngrămădeau la ghișee pentru a cumpăra obligațiuni. Strousberg, în complicitate cu Ambronn, îi înșela pe cumpărători, făcându-i să creadă că obligațiunile erau emise de statul român, deși legea concesiunii stipula în mod clar că obligațiunile puteau fi emise numai în numele concesiionarilor. În țară ajungeau un număr foarte mic de obligațiuni, abia Carol I putând să obțină câteva. De aici a pornit un lung șir de abuzuri. Sediul tehnic al concesiionarilor se stabilește la Galați, oraș-port, iar lucrările la prima linie Roman-Galați demarează încă din prima lună, totodată punându-se și piatra de temelie la construcția Gării de Nord din București. Primele nereguli apar chiar din anul următor. Se constată că lucrările se execută în mod nesatisfăcător, iar Ambronn se preta la nenumărate abuzuri și falsuri în acte. Întreg scandalul pornește de la un conflict tehnic, constatându-se o mare nepotrivire între măsurătoarea liniei făcute de statul român și cea făcută de concesiționari. Era vorba de 19 km, adică de 5 milioane de lei, care afectau considerabil finanțele României. Astfel, guvernul îi dă dispoziție lui Ambronn să nu achite cota-parte calculată la cei 19 km nerealizați, dar acesta „a avut grija de a urgenta plata” sub pretextul că a primit dispoziția prea târziu. În cel mai scurt timp, este trimis la Berlin ministrul de finanțe, Dimitrie Alexandru Sturdza,

pentru a lua măsuri, dar Ambronn refuză să demisioneze. Acesta își dă seama că va fi destituit, astfel că emite rapid un lot de obligațiuni, dintre care o parte o vinde la bursă, iar alta o depune la o bancă din Berlin. Toate acestea erau dovezi ale unor escrocherii și ilegalități ale consorțiului condus de doctorul Strousberg. În final, Ambronn este înlocuit cu Ludovic Steege, care pe atunci era agent diplomatic al României la Berlin.

În septembrie 1870, este trimisă la Berlin o comisie a statului român, condusă de Teodor Văcărescu, pentru a cerceta ilegalitățile comise. După o amplă și dificilă analiză, comisia constată că inginerii lui Strousberg au operat cu rea-credință și descoperă grave erori în evaluări, precum și încălcări ale convenției de concesiune. Mai mult, ritmul lucrărilor devine din ce în ce mai slab, iar o parte din personalul german fusese chemat în țară din cauza izbucnirii războiului franco-prusac în iulie 1870. Cu greu, pe 27 decembrie 1870, cele două linii de la Roman până la București sunt date în folosință în mod provizoriu, însă cu multe lucrări neterminate. Astfel, statul român decide să refuze plata dobânzilor obligațiunilor scadente la 1 ianuarie 1871. Situația ia amploare, astfel că la Berlin ajunge vestea insolabilității consorțiului Strousberg, iar cursul la bursă scade puternic. Mai mult, în România, ploile din primăvara anului 1871 au spălat terasamentele, multe poduri au fost luate de ape, iar circulația feroviară întreruptă. Atmosfera devine una de haos, opinia publică este indignată, iar neregulile descoperite în întreaga afacere creează un val de nemulțumire în țară și un spirit antidinastic, cunoscut fiind sprijinul acordat concesiionarilor de către Principele Carol I. În această situație, pe 5 iulie 1871 se votează legea prin care Concesiunea Strousberg este anulată. Consorțiul combate decizia, dar, la 4 octombrie, un tribunal de

arbitri, consideră decizia ca fiind justificată. Astfel, guvernul român se angaja să continue exploatarea liniilor deja construite și să întrețină lucrările neefectuate. O importantă problemă au fost deținătorii de obligațiuni la consorțiul Strousberg, pe care statul nu-i putea lăsa de izbeliște. Aceștia sunt invitați să se constituie într-o societate pe acțiuni și să preia toate drepturile și îndatoririle concesionarilor. Dobânda era micșorată de la 7,5% la 4%.

Aceste decizii au creat un val de nemulțumiri în Germania, acuzând statul român că vrea să îi ruineze pe cei care au avut încredere în el. Cancelarul Otto von Bismarck amenință România că va interveni pe lângă Sultan – care era, oficial, suzeranul țării – pentru a-i apăra pe deținătorii de obligațiuni. La sfârșitul anului 1871, se constituie la Berlin „Societatea drumurilor de fier din România”, patronată de bancherul Bleichroder, iar pe 24 decembrie se adoptă la București actul prin care se legalizează situația creată. Pe 2 februarie 1872 încetează, în mod oficial, orice legătură între consorțiul Strousberg și statul român. Noua societate înființată se angaja să termine lucrările prevăzute în vechea concesiune, beneficiind de dreptul de a emite noi obligațiuni pentru terminarea lucrărilor. Astfel, bancherul Bleichroder, sprijinit de cancelarul Bismarck, a transformat falimentul lui Strousberg într-o victorie a magnaților financiari germani. Însă, era clar că această societate cu caracter financiar nu avea experiența necesară exploatării și construcției unei rețele feroviare. În acest sens, în februarie 1872, aceasta încheie o convenție cu societatea feroviară privată Staatsbahn (StEG), cu sediul la Viena, pentru exploatarea rețelei terminate și a celei ce va fi terminată. Lucrul se reia, astfel că pe 1 septembrie 1872 se deschide, în mod oficial, magistrala

Roman-București-Pitești, cu prelungirea Tecuci-Bârlad, iar în iarna aceluiași an se face racordul cu stația București Nord.

La început, lucrurile decurg normal, în condiții optime, în anii 1873-1874 continuându-se lucrările la magistrala Pitești-Vârciorova, dar după puțini ani de euforie, apar din nou probleme pe cerul feroviar românesc. Societatea acționarilor își termină fondurile și nu mai putea face față plăților curente. Soluția de salvare propusă a fost ipotecarea întregii rețelei exploatare. După lungi tratative, răscumpărarea rețelei nu era o opțiune viabilă pentru statul român, căci, pe de o parte, se încălca convenția stabilită, iar, pe de altă parte, puterea financiară a statului era insuficientă. Dar nici falimentul societății nu era de dorit, căci s-ar fi produs adevărate complicații internaționale. Au loc tratative diplomatice, cu implicarea directă a cancelarului german Bismarck, iar în cele din urmă România acceptă o răscumpărare parțială de 220 de km. Prima soluție, ca statul să devină coproprietar prin contractarea unui împrumut de 75 de milioane de lei, care să fie cedați societății în contul valorii inițiale de 245 de milioane, este respinsă de societate. Totuși, situația se remediază puțin, după terminarea ultimei linii Pitești-Vârciorova în vara anului 1875. Această ultimă linie costase 70 de milioane de lei, iar de completări, finisări și mici refaceri se ocupa consorțiul Staatsbahn. În 1876, au loc din nou discuții oficiale privind răscumpărarea, fie ea și parțială, astfel încât să se facă față celor mai urgente plăți restante. În cele din urmă, se acceptă soluția parțială. După intrarea României în Războiul pentru Independență, cancelarul Bismarck atrage atenția în dese rânduri guvernului asupra problemelor financiare legate de căile ferate, avertizând că poziția Germaniei va depinde de felul cum România va gestiona această problemă. În 1878, încep din nou