

ARMATĂ, SPIONAJ
ȘI ECONOMIE ÎN ROMÂNIA
(1945-1991)

PETRE OPRIȘ Colecția Contributors.ro TREI

EDITORI:

Silviu Dragomir
Vasile Dem. Zamfirescu

DIRECTOR EDITORIAL:

Magdalena Mărculescu

REDACTOR:

Daniel Eberhat

DESIGN COPERTĂ:

Alexe Popescu

COPERTA I:

Pilotul Constantin Opreș și un avion sovietic IAK-18,
cu care se antrena la aerodromul de la Clinceni în anul 1957.
(fotografie din arhiva autorului)

COPERTA IV:

Sărbătorirea semnării acordului referitor la staționarea trupelor sovietice
pe teritoriul Republicii Populare Române (București, 15 aprilie 1957).
De la stânga la dreapta: Petre Borilă, Gheorghe Gheorghiu-Dej, Andrei Gromiko
(ministru de Externe al U.R.S.S.), Chivu Stoica și mareșalul Gheorghiu Jukov
(ministru al Apărării al U.R.S.S.). (fotografie din arhiva autorului)

DIRECTOR PRODUCȚIE:

Cristian Claudiu Coban

DTP:

Carusel Multimedia

CORECTURĂ:

Oana Apostolescu

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

OPRIȘ, PETRE

Armată, spionaj și economie în România (1945-1991) /

Petre Opreș. - București : Editura Trei, 2021

 Conține bibliografie

 Index

 ISBN 978-606-40-0806-0

94

© Editura Trei, 2021

O.P. 17, GHIȘUL 1, C.P. 0490, BUCUREȘTI

TEL.: +4 021 300 60 90; FAX: +4 0372 25 20 20

E-MAIL: comenzi@edituratrei.ro

www.edituratrei.ro

Cuprins

Notă introductivă	7
<i>Două legende privind uzina Industria Aeronautică Română de la Braşov</i>	11
<i>Două creații sovietice: Direcția Superioară Politică a Armatei și Divizia 1 Voluntari Români Tudor Vladimirescu — Debrețin</i>	66
<i>Conflicte la nivelul elitei Partidului Muncitoresc Român (1947-1953)</i>	112
<i>Controverse româno-sovietice privind rolul ilegaliștilor Partidului Comunist din România</i>	129
<i>Rabinul Moses Rosen, despre comuniști: „Ei au tactica lor, o tactică deșteaptă, dacă îi scuipi, ei zic că plouă“ (ianuarie 1965)</i>	145
<i>Aspecte privind câteva evadări aeriene din România (1946-1971)</i>	152
<i>Modernizarea arsenalului Armatei Române (1949-1968)</i>	177
<i>Relații româno-sovietice în domeniul informațiilor (1960-1964)</i>	206
<i>Generalul Mihail Burcă și activitatea informativă a unor reprezentanți militari sovietici în România</i>	213
<i>Rachetele armatei române și criza vectorilor nucleari sovietici trimiși în Cuba (1960-1963)</i>	225
<i>Avionul de legătură IAR-90, un proiect abandonat de autoritățile comuniste din România (1968-1969)</i>	233
<i>Relațiile României cu Fondul Monetar Internațional și petrolul din Marea Neagră (1968-1989)</i>	255

<i>Concluzii</i>	292
Anexe	309
Bibliografie	355
Indice	383
Despre autor	397

Notă introductivă

Îngerul meu păzitor m-a întrebat de câteva ori, în ultimii 11 ani, în ce zi a început revoluția în România, în decembrie 1989, și când au murit Nicolae și Elena Ceaușescu. La acea vreme, Karina era un copil, mergea la școală și își amintește de ajutoarele umanitare adunate la Ambasada României de la Varșovia, deoarece părinții ei au fost printre persoanele care și-au manifestat solidaritatea și compasiunea față de cetățenii români care s-au revoltat împotriva regimului comunist de la București implicându-se în procesul de strângere a ajutoarelor.

I-am răspuns Karinei, de fiecare dată, că există o controversă cronologică în ceea ce privește momentul în care a început mișcarea revoluționară în România (la Iași, la Timișoara sau la București)¹, iar când menționez executarea cuplului prezidențial în ziua de Crăciun, reacția ei este întotdeauna aceeași: o tăcere bruscă. În momentul în care rămâne fără cuvinte, îngerul meu încearcă să formuleze în gând o întrebare: „Cum a fost posibil ca

1 În volumul de față, ne-am străduit să explicăm diferențele dintre termenii „revoluție” și „lovitură de stat”, în cazul evenimentelor care au avut loc în România în decembrie 1989. Este foarte dificil să procedăm la fel în limba polonă. Pentru descrieri mai ample în familie, utilizăm în mod curent limba engleză și, uneori, cuvinte din limbile italiană și română. Religia catolică a oferit un avantaj, deoarece limba latină a fost păstrată ca disciplină de învățământ în Polonia – chiar dacă, în perioada Războiului Rece, au existat tensiuni între liderii politici comuniști și conducerea Bisericii Catolice.

românii să facă așa ceva în ziua de Crăciun?“ Poloneză, catolică, educată la Varșovia, doctor abilitat în științe politice, Karina este nedumerită de succesiunea tragică a evenimentelor care au avut loc în România în decembrie 1989, iar când mai fac glume pe teme religioase, mă privește cu o resemnare care pare să-mi transmită: „Ești incorigibil“.

Ea știe, totodată, că am fost botezat la Craiova de părintele Mihai. Fiind forțat de regimul politic de la București, acesta respecta, în anii 1968-1969, regulile impuse de comuniști după desființarea abuzivă a Bisericii Greco-Catolice din România, în toamna anului 1948. Ritualul botezării unui copil de un preot greco-catolic putea fi îndeplinit în acele vremuri doar într-o slujbă cu caracter privat, în afara unui locaș al Bisericii Ortodoxe (în cazul meu, în casa bunicilor). Autoritățile comuniste au acceptat acel compromis cu condiția de a emite un certificat ortodox de botez pe numele copilului (document care ascunde povestea mea). Astfel, regimul politic din România se asigura că numărul cetățenilor greco-catolici din țară scădea treptat din cauze naturale. Tata (Constantin, ortodox) și mama (Elena, greco-catolică) nu aveau cum să știe atunci că soarta mă va purta pe malurile Vistulei, pentru a întâlni o poloneză catolică îndrăgostită de România și de tradițiile românești (în parte, asemănătoare cu cele poloneze).

Evenimentele și întrebările care au apărut în viața personală mi-au stimulat activitatea pe care o desfășor pentru analizarea unor documente românești și străine privind perioada Războiului Rece, la care am avut acces. Prin grija domnului Lucian Popescu, editorul platformei online Contributors, și a Editurii Trei, mi s-a oferit posibilitatea să public în anul 2019 volumul *Aspecte ale economiei românești în timpul Războiului Rece (1946-1991)*. În volumul respectiv am reunit o parte dintre documentele inedite pe care le-am găsit în arhivele din România, precum și analizele și articolele mele subscrise tematicii economice — apărute inițial pe Contributors, în perioada octombrie 2016 – septembrie 2018. Proiectul respectiv poate fi considerat o dezvoltare a cercetării

pe care am efectuat-o pentru cartea *Licențe străine pentru produse civile și militare fabricate în România (1946-1989)* (Editura Militară, București, 2018), pentru care Fundația Culturală Magazin Istoric mi-a acordat premiul Florin Constantiniu (Banca Națională a României, București, 24 mai 2019).

Cele 12 studii și 11 documente incluse în volumul de față succed și completează cărțile anterioare. Așa cum am promis în anul 2019, am inclus de data aceasta materialele cu o tematică politico-militară pe care le-am propus domnului Lucian Popescu și care au fost publicate inițial pe platforma Contributors, în perioada noiembrie 2015 – august 2019. Acestea au fost dezvoltate în ultimele luni, pentru a putea oferi o perspectivă obiectivă și cuprinzătoare asupra fenomenelor militare la care ne referim. Totodată, am adăugat studii privind serviciile românești de informații, fenomenul emigrării românilor și economia românească, aflate în conexiune cu elementele militare care au contribuit la edificarea în mod treptat a unei politici naționale de apărare a României în timpul Războiului Rece. Această abordare complexă poate fi considerată o operă de pionierat în istoriografie deoarece, până în prezent, nu am găsit nicio lucrare românească sau străină de sine stătătoare în care să fie abordate în mod critic problemele cu care s-a confruntat regimul de la București pe trei planuri: politico-militar, culegere de informații (șpionaj și contraspionaj) și economic (economia românească aflându-se, la începutul anilor '70, într-un proces rapid de dezvoltare, cu ajutorul unor fonduri și investiții străine, pe fundalul continuării procesului de emigrare a unor cetățeni români în diferite state capitaliste).

Pentru realizarea lucrării de față, am apelat la documentele pe care le-am găsit în diverse arhive din Polonia, SUA și România, precum și la volumele, la studiile și la articolele unor istorici români și străini (menționate în bibliografie). În acestea există analize despre politicile de securitate internă și externă ale României din timpul Războiului Rece. Informațiile americane inedite au fost obținute în anul 2012, când am beneficiat de o bursă de studii la Woodrow

Wilson International Center for Scholars (Washington, D.C.), oferită cu generozitate de conducerea Institutului Cultural Român. La rândul său, personalul de la Arhivele Naționale ale României și Arhivele Militare Naționale Române ne-a pus la dispoziție, cu amabilitate, dosare privind subiectul cărții de față, de-a lungul a aproape două decenii, și se cuvine să le mulțumim și pe această cale.

Față de un înger păzitor (Z cațego serca, dziękuję ci!/Îți mulțumesc din toată inima!), față de domnul Lucian Popescu și, nu în ultimul rând, față de conducerea Editurii Trei, doresc să îmi exprim gratitudinea pentru faptul că mi-au acordat încrederea și sprijinul necesar finalizării acestui volum în condiții foarte bune.

Deoarece am avut acces la o multitudine de surse de informații, însă dimensiunile fizice ale unei cărți sunt totuși limitate, ne-am gândit la faptul că lucrarea noastră va putea fi dezvoltată ulterior în trei direcții. De exemplu, chestiunile referitoare la armata română sunt expuse doar parțial în acest volum, deoarece problemele sale din perioada Războiului Rece au fost extrem de numeroase și de complexe. Materialul bibliografic pe care l-am acumulat, în special cel provenit din arhive, ne permite să continuăm cercetarea pe această temă; în aceeași situație se află și studiul unor aspecte ale economiei românești (inclusiv programul nuclear, care ne impune realizarea unui volum separat).

Petre Opriș

Varșovia, 25 decembrie 2019

Două legende privind uzina Industria Aeronautică Română de la Brașov

23 august 2019

Se împlinesc astăzi 75 de ani de la lovitura de stat de la 23 august 1944. Este un prilej foarte bun să le reamintim politicianilor din România anumite fapte și evenimente care au avut un impact militar, social și economic foarte puternic în acea perioadă deosebit de dificilă pentru națiunea română.

Atunci, ca și acum, se constata o predizpoziție a cetățenilor din România de a răspândi zvonuri, frânturi de date și informații false și catastrofice. O asemenea atitudine putea proveni dintr-un complex de inferioritate care se întâlnea atât la cetățenii educați precar, cât și la politicienii iresponsabili care au ajuns la putere într-un complex de împrejurări obscur și controversat. Și unii, și alții se străduiau să-și impresioneze auditoriul prin propagarea unor falsuri istorice și a unor apeluri mai mult sau mai puțin directe la sentimentele umane comune (teamă, milă, compasiune etc.), iar autovictimizarea deținea de cele mai multe ori un loc central în expunerile lor publice.

În contextul respectiv, a apărut o legendă privind interzicerea de către cele Patru Mari Puteri învingătoare în cea de-a doua conflagrație mondială (SUA, URSS, Marea Britanie și Franța) a construirii de avioane militare în România.

De la bun început se cuvine să precizăm că prin legenda respectivă se propagă o informație neadevărată. În Tratatul de Pace de la Paris — semnat de reprezentanții României și de cei ai celor Patru Mari Puteri la 10 februarie 1947 — s-a stabilit (la articolul 11) că România nu avea dreptul să dețină mai mult de 100 avioane de luptă¹, iar la articolul 16 s-a precizat că „*România nu va dobândi sau fabrica nici un fel de material de război de proveniență sau concepție germană și nu va folosi sau instrui nici un tehnician, inclusiv personalul de aviație militar și civil, care este sau a fost cetățean german.*”

3. *Materialul de război excedentar*, menționat în paragrafele 1 și 2 ale acestui articol, *va fi predat sau distrus, în termen de un an de la intrarea în vigoare a Tratatului de față* (subl.n.)².

Tratatul de Pace de la Paris a intrat în vigoare la 15 septembrie 1947, iar autoritățile române au renunțat după un an la asamblarea celor 48 de avioane de vânătoare germane Messerschmitt Bf 109 Ga-4 pe care le mai aveau în depozitele armatei (în stare demonstrată), respectându-se astfel articolele 11 și 16 din tratatul menționat.

Se cunosc originea aparatelor respective și scopurile pentru care au ajuns acestea în România. În octombrie 1943, Ministerul Aerului și Marinei a inițiat o comandă pentru livrarea de către compania germană Messerschmitt a 235 avioane de vânătoare Messerschmitt Bf 109 G, montarea acestora urmând să fie realizată la uzina IAR din Brașov. Din comanda respectivă au fost primite 49 de avioane Me-109 Ga-2 și 160 de aparate Me-109 Ga-4, neasamblate. În paralel, autoritățile militare române au solicitat licența de fabricație a motorului de avion Daimler Benz 605 (1475 CP), precum și licențele și documentațiile necesare upgradării modelului Me-109 Ga-4 la versiunea Ga-6. Partea germană a expediat în lăzi

¹ *România — Viața politică în documente — 1947*, Arhivele Statului din România, coord. Ioan Scurtu, București, 1994, p. 95.

² *Ibidem*, p. 96; *România în anticamera Conferinței de la Paris. Documente*, Arhivele Naționale ale României, coord. Marin Radu Mocanu, București, 1996, p. 417.

60 de motoare DB 605, pentru a fi asamblate la Braşov, la fel ca avioanele comandate de Ministerul român al Aerului şi Marinei.¹

Preţul pe care autorităţile române trebuiau să-l achite pentru licenţa de fabricaţie a avionului Me-109 G era de 1,5 milioane de mărci germane, iar licenţa motorului Daimler Benz 605 a costat 1,75 milioane de mărci germane. Aceste sume erau valabile pentru realizarea la IAR Braşov a 500 de avioane şi 500 de motoare.² Planurile de producţie concepute iniţial nu au fost însă îndeplinite din motive obiective (război) şi subiective.

În perioada noiembrie 1943 – octombrie 1944, au fost montate în România 49 de avioane de vânătoare Me-109 Ga-2.³ Condiţiile de muncă de la Braşov s-au înrăutăţit în primăvara anului 1944, când uzina IAR a devenit o ţintă pentru avioanele americane care bombardau România, atât înainte de a ajunge pe aerodromurile din jurul Poltavei (URSS), cât şi pe drumul de întoarcere spre aerodromurile proprii din Italia. Astfel, în cursul raidului efectuat de aviaţia americană la 6 mai 1944 asupra uzinei IAR, au fost distruse 37 de avioane Me-109 Ga-4, aflate încă în lăzile de transport germane în care au ajuns la Braşov.⁴

Pentru a evita pierderile de personal şi distrugerea completă a utilajelor, a maşinilor-unelte şi a materialului aeronautic, autorităţile române au ordonat dispersarea angajaţilor şi a utilajelor şi materialelor aflate în uzină. În consecinţă, în perioada iunie – octombrie 1944 s-au montat în secţiile IAR de la Caransebeş şi Arpaşu de Jos doar 13 aparate Me-109 Ga-4.⁵

¹ Dan Antoniu, *Illustrated History of Romanian Aeronautics, 1909-1948*, Bucharest, 2014, p. 234.

² Ion Dumitraşcu, *Industria Aeronautică Română Braşov (1925-1945)*, Editura DO MINOR, Bucureşti, 2008, p. 83.

³ Litera „a” provenea de la cuvântul german *ausländ (străin)* şi indica faptul că avionul respectiv a fost fabricat sau asamblat în afara Germaniei.

⁴ Dan Antoniu, *op. cit.*, p. 234. Primele 15 avioane Me-109 Ga-4 cumpărate de I.A.R. Braşov au avut un preţ de vânzare de 131.000 de mărci germane (fiecare) la 25 august 1942. Ion Dumitraşcu, *op. cit.*, p. 234.

⁵ Dan Antoniu, *op. cit.*, p. 234.

Prin ordinul circular nr. 18540, emis de Subsecretariatul de Stat al Aerului la 9 martie 1945, s-a anunțat că lucrările pentru asamblarea de avioane Me-109 Ga-4, modificate în versiunea Ga-6 (lucrări reîncepute în luna ianuarie 1945 și la care se foloseau atât celulele importate până la 23 august 1944, cât și piesele și subansamblele provenite de la alte aparate — capturate sau abandonate), se desfășurau în continuare la Caransebeș.¹ Ulterior, secția respectivă a revenit la Brașov și, până în decembrie 1947, s-au montat 34 aparate Me-109 Ga-6, care au fost trimise Grupurilor 7 și 9 Vânătoare (organizate pe două escadrile, fiecare cu câte nouă avioane), iar până în octombrie 1948 s-au mai livrat 28 de aparate Me-109 Ga-6.²

Legenda privind interzicerea de către alte state, începând din anul 1947, a fabricării de avioane militare în România s-a propagat împreună cu o altă legendă falsă: distrugerea în mod premeditat de către sovietici a uzinei Industria Aeronautică Română.³ În realitate, autoritățile politice de la București au fost nevoite să accepte, începând cu luna septembrie 1944, repararea de autovehicule pentru armata sovietică la Brașov și în unitățile de producție ale uzinei care fuseseră dispersate la Ucea de Jos (Fabrica de Motoare — tinichigerie, uzinaj și tratament termic), Satulung (atelierile de sculărie; ulterior, numele localității a fost schimbat în Săcele), Caransebeș (Fabrica de Celule — piese, organe, montaj general), Topleț (Fabrica de Celule — ateliere uzinaj), Câmpulung-Muscel (Fabrica de Armament și accesorii) și Colibași (Fabrica de Motoare Daimler Benz 605 — turnătorie, montaj de motoare și

¹ Ion Dumitrașcu, *op. cit.*, p. 72. Din 1944 până în octombrie 1945 au fost asamblate în România 36 de avioane Me-109 G. Presupunem că autorul informației s-a referit la varianta Ga-4, modificată în Ga-6, iar în numărul indicat a inclus cele 13 aparate montate în secțiile I.A.R. de la Caransebeș și Arpașu în perioada iunie-octombrie 1944. *Ibidem*, p. 90.

² Dan Antoniu, *op. cit.*, p. 234.

³ Documente importante privind înființarea în anul 1925, organizarea și evoluția Societății anonime pe acțiuni Industria Aeronautică Română pot fi studiate la Arhivele Naționale Istorice Centrale din București, unde se află un inventar dedicat special acestui subiect: Serviciul Arhive Economice, *fond Industria Aeronautică Română, 1925-1948* (2,30 metri liniari de fond arhivistic).

bancuri de probă; Fabrica de Elici; Fabrica de Celule).¹ Sovieticii aveau nevoie de vehiculele respective, iar guvernul României era obligat să găsească rapid soluții pentru repararea lor, în conformitate cu articolul 10 din Convenția de Armistițiu semnată la Moscova (12 septembrie 1944).

După încheierea celei de-a doua conflagrații mondiale în Europa, guvernul de la București a anunțat trecerea economiei românești de la producția de război la cea de pace (19 iunie 1945). Conversia respectivă a afectat uzina Industria Aeronautică Română, pe fondul revenirii în mod treptat la Brașov a unor fabrici din compunerea sa. În contractul privind asamblarea de avioane germane Messerschmitt Bf 109 pentru armata română se prevedea realizarea unui număr mic de unități, reparațiile de avioane și motoare de avion depindeau de fondurile din ce în ce mai mici alocate de stat, iar comenzile privind repararea a 269 autovehicule sovietice și realizarea a 30 de camioane cinematografice și șase poduri rulante pentru Uniunea Sovietică nu au fost suficiente pentru a obține profit.² Concomitent, exista o nemulțumire socială, deoarece o parte din personalul aflat în fabricile dispersate dorea să se întoarcă la Brașov, la familiile și rudele lăsate în oraș.³ Revenirea muncitorilor presupunea continuarea lucrului în uzină. Lucrătorii bine pregătiți profesional și serioși erau interesați de acest aspect, deoarece salariile pe care le primeau erau relativ bune și, în plus, ei apreciau siguranța unui loc de muncă într-o fabrică deținută de statul român. La aceste elemente s-ar putea adăuga speranța de a obține o locuință în cartierul muncitoresc al IAR Brașov, înființat în 1940 cu numele Regele Carol al II-lea și redenumit un an mai târziu Regele Mihai I.⁴

¹ Ion Dumitrașcu, *op. cit.*, p. 60; 270.

² *Ibidem*, p. 90; 276-277; 281.

³ Peste 200 persoane care au lucrat la Fabrica de Celule de la Caransebeș au revenit la Brașov după 20 septembrie 1945. *Ibidem*, p. 272.

⁴ Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: ANIC), *fond Industria Aeronautică Română, 1925-1948*, dosar nr. 94/1940, *passim*; dosar nr. 96/1940, *passim*; dosar nr. 109/1941, *passim*.

În aceeași ordine de idei, după 23 august 1944 au fost concediați salariați din mai multe fabrici ale IAR, din cauza lipsei comenzilor de avioane și motoare noi, a faptului că Uniunea Sovietică nu achitase reparațiile făcute la autovehiculele sovietice și, nu în ultimul rând, pentru absențe nemotivate de la locul de muncă. Personalul uzinei a scăzut rapid, de la 7058 angajați în mai 1944 la 4797 angajați în 1945, iar în anul următor descreșterea a continuat în rândurile muncitorilor necalificați (-311 persoane) și ale personalului administrativ (-296 persoane, față de anul 1945).¹

Pentru a înțelege contextul general în care a avut loc reprofilarea uzinei Industria Aeronautică Română de la fabricarea de avioane la cea de tractoare este necesar să analizăm și situația economică a României din perioada respectivă. De exemplu, membrii guvernului condus de dr. Petru Groza au constatat chiar în a doua lor ședință că țăranii din România nu erau pregătiți pentru începerea lucrărilor agricole de primăvară și, în același timp, sperau să primească pământ prin legea agrară promisă de dr. Petru Groza și de liderii Partidului Comunist Român. La ședința Consiliului de Miniștri din 7 martie 1945, ministrul Anton Alexandrescu a precizat că Institutul Național al Cooperăției (care i se subordona) nu mai avea la dispoziție creditele pe termen lung oferite în mod obișnuit de Banca Națională a României în anii anteriori, deoarece nu își achitase obligațiile față de BNR.² În consecință, băncile populare care colaborau cu

¹ Ion Dumitrașcu, *op. cit.*, p. 278. Situația personalului care lucra la IAR în perioada 1945-1946 a fost următoarea: personal tehnic — 259 (1945) și 280 persoane (1946); muncitori calificați — 2226 (1945) și 2366 persoane (1946); muncitori necalificați — 1619 (1945) și 1308 persoane (1946); personal administrativ — 693 (1945) și 397 persoane (1946). În total: 4797 (1945) și 4351 angajați (1946). Aproape 10% din personal a părăsit uzina I.A.R. într-un an de zile. *Ibidem*, p. 155.

² Cenzorul Băncii Naționale a României a comunicat conducerii Institutului Național al Cooperăției că la nivelul institutului s-au făcut deturnări de fonduri. Acea informație a fost menționată de ministrul Anton Alexandrescu în ședința din 30 martie 1945 a Consiliului de Miniștri. *Stenogramele ședințelor Consiliului de Miniștri. Guvernarea dr. Petru Groza. Instaurarea regimului pro-comunist*, vol. I (7 martie – 27 iulie 1945), ediție de documente întocmită de Marcel-Dumitru Ciucă, Editura ORDESSOS, Muzeul Județean Argeș, Pitești, 2014, p. 169.

institutul respectiv nu dădeau credite țăranilor pentru finanțarea lucrărilor agricole. Totodată, ministrul Cooperăției a menționat că „satele noastre sunt în imposibilitate de a avea la îndemână, în condițiuni lesnicioase, inventarul agricol necesar pentru efectuarea muncilor de primăvară”¹.

Drept urmare, după mai multe întâlniri la Subsecretariatul de Stat al Aerului (care au avut ca scop stabilirea noului domeniu de activitate al IAR Brașov), la biroul de studii al uzinei s-a analizat situația existentă și, la 6 aprilie 1945, s-a ajuns la două concluzii: tractorul german Lanz-Bulldog (echipat cu un motor de 45 CP) era potrivit pentru terenurile agricole din România, iar achiziționarea de către statul român a licenței de fabricare a acestuia era oportună și relativ ușor de valorificat prin asamblarea unei serii de tractoare Lanz-Bulldog la IAR Brașov.²

Câteva zile mai târziu, Constantin Agiu a emis o decizie radicală și controversată din punct de vedere economic, utilizând ca pretext legea din 13 martie 1943 pentru mobilizarea agricolă în condițiile unui război care se prelungea. În calitatea sa de ministru secretar de stat la Departamentul Agriculturii și Domeniilor, tâmplarul comunist Constantin Agiu a hotărât la 17 aprilie 1945 rechiziționarea imediată de la persoanele particulare a tuturor tractoarelor și mașinilor agricole „care nu au trecut în patrimoniul Statului prin efectul legii de reformă agrară [...]”. Odată cu rechiziționarea tractoarelor și mașinilor agricole, se consideră rechiziționat și personalul de conducere. Termenul pentru efectuarea acestor rechiziții este de 48 ore de la publicarea prezentei deciziuni prin presă și radio³. În acest mod, politicienii comuniști au trecut sub controlul lor mijloacele de producție eficiente din agricultură care se mai aflau încă în proprietate particulară după publicarea Legii nr. 187 din 23 martie 1945 pentru înfăptuirea reformei agrare (prin care au fost distruse marile proprietăți

¹ *Ibidem*, p. 44.

² Ion Dumitrașcu, *op. cit.*, p. 281.

³ *Monitorul Oficial*, anul CXIII, nr. 91, joi, 19 aprilie 1945, partea I, p. 3279.

funciare din România, unde se utilizau tractoarele și mașinile agricole).¹

O altă problemă cu care se confruntau autoritățile de la București era cea a autovehiculelor și tractoarelor capturate de armata română pe teritoriul URSS în prima parte a războiului și repartizate unor instituții din țară, precum și a celor capturate de la armata germană după 23 august 1944. Guvernul României avea obligația să restituie toate acele vehicule până la data de 1 aprilie 1945, urmând ca delegații Armatei Roșii să le preia în stare de funcționare. Deoarece existau probleme deosebite în agricultură, dr. Petru Groza a solicitat — și a obținut — acordul reprezentanților sovietici din Comisia Aliată de Control pentru ca 200 de tractoare sovietice, reparate în România, să fie utilizate în campania

¹ La ședința din 4 aprilie 1945 a Consiliului de Miniștri, Constantin Agiu a oferit următoarea explicație pentru decizia pe care urma să o adopte și să o anunțe la 17 aprilie 1945: „Potrivit legii, inventarul agricol trebuie să fie concentrat, în vederea muncilor agricole. Noi am făcut tot ce ne-a stat în putință ca să realizăm muncile de primăvară și ca acest inventar să fie distribuit la timp și peste tot.

Am întâmpinat multe rezistențe din partea moșierilor, care au mers până acolo încât au îngropat tractoarele și mașinile agricole, le-au ascuns la regimente (pentru a nu fi rechiziționate de către militarii Armatei Roșii sau furate din sate de comuniștii care nu aveau nici o avere — nota P. Opriș). Am găsit vreo 15 tractoare la unele regimente, fără identitate, fără proprietate. Unii proprietari au încercat să spună (pe bună dreptate, în opinia noastră — nota P. Opriș) că tractorul nu este tractor, că el reprezintă forța motrice care mișcă o moară, sau au adus fel de fel de justificări. Când au văzut legea (reformei agrare — nota P. Opriș), mulți ne-au cerut ca inventarul agricol să-l ducă în Moldova, ca fiind evacuat de acolo. (Dl. Gh. Vântu: Inventarul agricol din Moldova trebuie să se ducă acolo.) Mi-au cerut să-l ducă în Moldova, probabil, ca pe drum să se volatilizeze, să nu mai ajungă la destinație. Am socotit însă că ar fi o greșeală dacă, în plină campanie agricolă, cu mijloacele de comunicație (slabe — nota P. Opriș) pe care le avem acum, să admit această deplasare de inventar dintr-o parte într-alta. [...] Este adevărat, întâmpinăm rezistențe, dar pe care trebuie să le înfrângem. De la Vatra Luminoasă și până la noi, la minister, de la unele mașini au fost luate unele piese, au ajuns fără angrenaje, și împotriva acestor saboteuri (*sic!*) trebuie să luăm cele mai aspre măsuri. (Dl. Dr. P. Groza: O mașină cu radiator, s-a prezentat fără radiator, trasă de șase cai.) [...] Din nenorocire, elemente din Armată păstrează mașini, sabotează această acțiune, bazându-se pe prestigiul pe care îl au, pe pozițiile pe care le dețin. Aceste elemente ne fac foarte multe greutăți. Am găsit toată bunăvoința la dl. ministru de Război, dar se constată această stare de lucruri“. *Stenogramele ședințelor Consiliului de Miniștri. Guvernarea dr. Petru Groza. Instaurarea regimului pro-comunist*, op. cit., p. 200-201.

agricolă din primăvara aceluși an și să fie restituite mai târziu. Prim-ministrul român a menționat și 500 de tractoare sovietice pe care autoritățile de la Moscova intenționau să le pună la dispoziția României pentru campania de primăvară, însă ulterior a constatat că oferta respectivă s-a materializat într-un alt mod.¹

Deși sovieticii aveau la rândul lor probleme în agricultură din cauza pierderilor umane și materiale suferite în timpul celui de-al Doilea Război Mondial și a numărului foarte mic de tractoare și utilaje agricole deținute, autoritățile de la București au primit totuși un ajutor nesperat din URSS. Astfel, o delegație economică română condusă de ministrul de Finanțe Mircea Durma a efectuat o vizită la Moscova în perioada 25 aprilie – 8 mai 1945 și a convins autoritățile sovietice să includă într-un protocol confidențial propunerea românească privind cedarea temporară, în favoarea guvernului de la București, a 2000 de tractoare sovietice aflate deja în România și reparate înainte de expedierea lor în URSS. Acele tractoare fuseseră capturate de armata română în campania militară susținută pe teritoriul Uniunii Sovietice și, după cum am menționat, termenul-limită de preluare a lor de către Armata Roșie, în stare de funcționare, era 1 aprilie 1945. „Deși n-aveam mandat pentru aceasta — a menționat Mircea Durma în ședința din 17 mai 1945 a Consiliului de Miniștri —, căci eu mă dusesem pentru alte lucruri, totuși asupra acestui punct, pentru că nu s-a putut satisface cererea de a căpăta tractoare din Uniunea Sovietică, am căpătat recunoașterea pentru nevoile agriculturii noastre a necesității de a ni se da cele 2000 tractoare, rămânând ca, într-o lună, să se hotărască dacă aceste tractoare se vor da sub formă de împrumut sau în proprietate, în care caz se vor plăti în timp de 5-6 ani”².

Prim-ministrul dr. Petru Groza nu a știut în acel moment ce fel de hotărâre să adopte și i-a rugat pe membrii guvernului să găsească în locul său o soluție rapidă pentru a cumpăra acele

¹ *Ibidem*, p. 71-72; 196.

² *Ibidem*, p. 284.

tractoare, precum și fondurile necesare pentru derularea operațiunii respective.¹

În opinia noastră, autoritățile sovietice au cunoscut din timp ce anume doresc membrii delegației române și toate limitele de negociere ale acestora, însă membrii guvernului de la București nu au ținut cont de acest aspect în momentul în care au evaluat rezultatele obținute la Moscova — chiar păreau fericiți că nu s-a discutat în contradictoriu cu delegații sovietici. „Trebuie observat — preciza Mircea Durma în ședința din 17 mai 1945 — faptul că textele, atât pentru Acordul comercial [româno-sovietic], cât și pentru Convenția de colaborare [româno-sovietică] au fost întocmite aici, la noi. Proiectul prezentat de delegația română a suferit foarte puține modificări, în urma discuțiilor cari (*sic!*) s-au dus [la Moscova] și aceste modificări au fost făcute în deplin acord. Mai mult decât atât: proiectul acordului de colaborare prezentat de noi a fost primit fără modificări de delegații sovietici, acordul fiind aproape identic cu cel elaborat de serviciile Ministerului de Industrie și Comerț și ale Ministerului de Externe, sub supravegherea dlui Vicepreședinte al Consiliului [de Miniștri, Gheorghe Tătărescu] și aprobat de dl. Președinte al Consiliului de Miniștri [dr. Petru Groza].

De asemenea, țin să subliniez faptul că listele de mărfuri [românești și sovietice] pentru import și export stabilite în acord [la Moscova] sunt foarte puțin diferite de cele precizate de Guvernul Român înainte de plecarea noastră.

Pot să vă declar că, în timpul negocierilor, niciuna dintre propunerile noastre n-a fost refuzată, ci sau nu a fost acceptată integral, sau a fost modificată foarte puțin, în deplin acord cu noi².

O asemenea succesiune de coincidențe — o aliniere a planetelor, în sens metaforic — este foarte greu de explicat fără o referire implicită sau explicită la trădare și la metodele clasice de spionaj

¹ *Ibidem*, p. 297.

² *Ibidem*, p. 291.