

LBRIS

We know
books

Colecție coordonată de
FLORIN-RĂZVAN MIHAI

Rüdiger von Kraus

MALAXA ÎN AMERICA

Traducere din limba engleză de
Dorina Tătăran

CORINT
ISTORIE
AUTORI ROMĂNI

—2025—

- Schiano Vincent 159, 170–172, 174, 207
 Schmidt Guido 39
 Seeley John 124–125
 Seletsky Bruno 49–50
 Senesac Edmund E. 93
 Shapiro 30
 Shoemaker Thomas 121
 Sima Horia 164, 176
 Skoda Emil 49
 Smith Walter Bedell 119, 139
 Sonea Sorin 29
 Speer Albert 53
 Stalin Iosif 70–71, 81, 105, 134
 Stephenson George 14
 Stiefel Ralph C. 204–205
 Stoicescu Lazăr 21
 Stojadinović Milan 163
 Stokely Morgan 76

 Tabacovici Nicolae 202
 Tătărescu Gheorghe 80, 81–83, 86, 141, 151
 Thorp Willard L. 137
 Tilea Viorel 37–38, 99, 113, 129

 Trifa Viorel (episcopul Valerian) 192
 Truman Harry 107, 121

 Urdăreanu Ernest 15–16, 18

 Veniamin Virgil 161
 Vișoianu Constantin 99, 102–103, 105, 119, 125, 133, 141, 148, 152, 165
 Vișinski Andrei 105, 151
 Vodă Alexandru 147
 von Killinger Manfred 16, 52
 von Ribbentrop Joachim 37

 Wallace Graham 109, 111, 137
 Wasserman Jack 122, 150, 152, 172–173, 177, 188, 191
 Weiss Aionica 21
 Winchell Walter 55–56, 108
 Wisner Frank 119, 139, 141–142, 145–147, 149, 158
 Wohltat Helmuth 36, 38

 Zaharoff Basil 122
 Zissu Iancu 164–166

Cuprins

Introducere	7
<i>Înainte de America</i>	9
<i>Pe drum</i>	20
<i>Trăsături de caracter</i>	26
<i>Noile provocări și Albert</i>	31
<i>Albert Göring</i>	49
<i>Balkanazi</i>	55
<i>Averea lui Malaxa</i>	60
<i>Vremuri tulburi</i>	70
<i>Gata cu intimidarea</i>	94
<i>Afaceri și adrese noi</i>	112
<i>Actualizarea statutului juridic (I)</i>	120
<i>Interludiu: mâna care a înclinat balanța</i>	139
<i>Preluând firul actualizării statutului juridic</i>	154
<i>Căutarea de oportunități în străinătate</i>	160
<i>Actualizarea statutului juridic (II)</i>	167
<i>Bani, aliați și Liga</i>	177
<i>Ultima bătălie și boala</i>	186
<i>Malaxa în România</i>	194
<i>Bibliografie</i>	209
<i>Indice de nume</i>	217

Înainte de America

Conform unui arbore genealogic, Iancu Malaxa, născut în 1796 și venit în Moldova din insula Corfu din Grecia, a fost primul din ramura românească a familiei. De asemenea, există menționat un „Panjoti Malaxa” din „Corfou” ca locuind în Galați, pe o listă datând din 1834¹, precum și alte confirmări ale originii grecești a familiei Malaxa. Există indicii că familia Malaxa s-a descurcat bine în noul mediu, nu numai prin inițiative proprii, ci și prin căsătorie; prin străbunica sa, Andreiana Voinescu, de exemplu, Nicolae avea o veche ascendență boierească moldo-venească.² Belgianul Cezar Librecht, care îi devenise unchi prin căsătorie, a sfârșit prin a fi liderul camarilei lui Alexandru Ioan Cuza³, performanță pe care nepotul său o va egala decenii mai târziu pe lângă regele Carol al II-lea.⁴

¹ Mihai Sorin Rădulescu, *Genealogii greco-române*, Editura Vreamea, București, 2014, p. 83.

² *Ibidem*, p. 87.

³ Alexandru Ioan Cuza s-a remarcat ca delegat la Adunarea Moldo-venească (divan ad-hoc) din 1857. Doi ani mai târziu, a fost ales succesiv principe al Moldovei (ianuarie 1859) și al Valahiei (ianuarie 1859), realizând astfel o uniune personală care a anticipat proclamarea oficială a unității românești în 1862.

⁴ Mihai Sorin Rădulescu, *op. cit.*, p. 87.

Așa cum li se întâmplă multor imigranți, găsirea de oportunități în locuri noi este o forță motrice majoră. În special pentru cei care, ca în cazul de față, nu se regăsesc printre nobilii din Corfu și încearcă să ajungă la vârf în locuri noi, așa cum a făcut Panait Malaxa din Galați – în 1837 nu deținea nicio bucată de pământ, în schimb, doar 25 de ani mai târziu, a devenit *agă*, înalt funcționar regional.¹

Ambele trăsături de familie – originea sa greacă, precum și ambiția sa – au devenit vizibile în 1904, odată cu înscrierea lui Nicolae la Karlsruhe Institut für Technologie (KIT), cu câteva luni înainte de împlinirea vârstei de 20 de ani. Acolo a fost înscris ca *Nicolas*, versiunea greacă a prenumelui său, și a absolvit în 1910 *Mit Auszeichnung*² în Electrochimie. Frecvența diferitelor distincții de la KIT arată că *Mit Auszeichnung* a fost acordată la mai puțin de 10% dintre studenți. Dintre cele cinci materii ale examenelor sale finale, cea mai mare notă a obținut-o la *Maschinenkunde*³, un bun indiciu al viitorului său. Notele sale la examenele finale, pe o scară de la 0 la 6, au fost: 5,2 la Chimie generală și fizică, în special, Electrochimie; 4,7 la Chimie organică; 4,8 la Tehnologia chimică a substanțelor organice; 5 la Tehnologia chimică a substanțelor organice, luând în considerare analiza tehnico-chimică; 5,5 la *Maschinenkunde* (Mașini și utilaje). Teza sa din decembrie 1910, *Über Nachweis und Trennung von Paraffinen und Naphtenen* (*Despre detectarea și separarea parafinelor și naftenelor*), pentru care a primit nota 5 (*sehr gut*)⁴, nu pare să fi avut nicio continuare în viața sa ulterioară.⁵

¹ *Ibidem*, pp. 94–95.

² „Cu diplomă de merit”, în germană (n.t.).

³ „Mașini și utilaje”, în germană (n.t.).

⁴ „Foarte bine”, în germană (n.t.).

⁵ În legătură cu Institutul Karlsruhe trebuie remarcat că, în registrele școlii, tatăl lui Malaxa figurează ca Oberst (colonel) și nu căpitan, așa

Succesul copleșitor al lui Malaxa în lumea afacerilor din România și aparenta lipsă de succes în America pot fi puse pe seama capacității sale de a asimila modul românesc de a face afaceri și a funcționării societății românești, performanță pe care nu a reușit să o egaleze peste ocean. Prin oportunitățile de afaceri și atitudinea de *laissez-faire*¹ a guvernului, perioada petrecută de Malaxa în țara sa de baștină se aseamăna perioadei cunoscute între 1880 și 1900 în America. Atunci populația urbană americană a crescut de la 28 la 40%, indicând că puterea lumii rurale a scăzut, în contextul apariției unei societăți bazate pe un complex industrial înfloritor. Până în 1878, Statele Unite reîntraseră deja într-o perioadă de prosperitate, după lunga criză de la mijlocul anilor 1870. În cei douăzeci de ani ulteriori, volumul producției industriale, numărul de lucrători angajați în industrie și numărul de fabrici s-au dublat. Expansiunea industriei fierului și oțelului, întotdeauna un factor-cheie într-o economie industrială, a fost și mai impresionantă; în două decenii, din 1880 până în 1900, producția anuală de oțel a Statelor Unite a crescut de la 1,4 milioane la 11 milioane de tone, depășind-o pe cea a Marii Britanii, lider mondial până în acel moment.

O astfel de creștere rapidă a lăsat loc manifestării corupției, context pe care companiile feroviare, de exemplu – întreprinderi private, spre deosebire de Căile Ferate din România, care erau deținute de stat –, l-au exploatat încercând să obțină monopolul de transport de câte ori a fost posibil, ceea ce le-a permis să fixeze costuri de transport ridicate sau să stabilească prețurile împreună cu alții, acolo unde nu aveau monopol.

cum este indicat în certificatul de naștere al lui Nicolae Malaxa, ceea ce înseamnă că fusese avansat în momentul în care fiul său a fost admis la studii în Germania.

¹ „Liber schimb, liberă concurență”, în franceză (n.t.).

Astfel de firme interveneau în politica federală și locală, pentru a-și alege favoriții în funcții, pentru a bloca legislația ostilă lor și chiar pentru a influența deciziile instanțelor.

Când Malaxa a ajuns în America, asemenea practici fuseseră scoase în afara legii și mai multe generații de oameni de afaceri se obișnuiseră cu un mediu mai reglementat. Între timp, manipularile din spatele și din fața scenei fuseseră înlocuite prin lobby; unele dintre aceste practici ocoleau limitele legale, dar toate supraviețuiau prin intermediul unor clauze precum „dreptul de a adresa petiții guvernului” și „libertatea de exprimare”, din Constituția Statelor Unite. Malaxa a înțeles și poate chiar a admirat astfel de practici, dar nu a excelat în această privință. Prin urmare, a folosit în primul rând echipe de avocați care să liciteze în numele lui.

Într-un interval de timp mult mai scurt, România a experimentat similitudini cu America sfârșitului de secol al XIX-lea, după Marea Criză Economică de la începutul anilor 1930 asistând la o dezvoltare industrială cu creșteri impresionante ale producției de oțel, cărbune și petrol. Dar, în loc să permită forțelor libere ale pieței să acționeze nestingherite, politicile economice românești au continuat o îndelungată tradiție corporatistă. Când prețurile cerealelor au început să scadă, în 1929, apoi după falimentul Kredit-Anstalt din Viena (1931), care a oprit fluxul de capital, poziția financiară a statului a devenit extrem de nesigură. Țăranii nu mai puteau face față plăților pe terenurile distribuite în anii 1920. Nici marii proprietari nu-și puteau achita obligațiile. Deoarece măsurile provizorii – cum ar fi un moratoriu asupra datoriilor agricole și reducerea acestora, precum și încercarea de a regla prețurile cerealelor – nu au avut rezultatele scontate, guvernul și-a îndreptat atenția către industrializare.

Banca Națională și statul au asigurat finanțarea noii industrie grele și au instituit tarife ridicate, pentru a proteja de importuri noile întreprinderi. Iar Malaxa a profitat din plin de împrejurările favorabile.¹

Cu toate acestea, spre deosebire de America, unde forțele libere ale pieței fuseseră lăsate să acționeze pentru o bună perioadă de timp, în România, avântul industrial cu implicarea puternică a guvernului s-a transformat într-un episod de mini-industrializare, ce avea să lase România în continuare o „țară rurală, o țară agricolă”, cu „70 la sută din populație formată din fermieri trăind la sate”², după cum avea să mărturisească Mihail Fărcășanu, membru al „grupului Malaxa”, în discursul său din 1956 în fața Congresului Statelor Unite.

După studiile la Karlsruhe și un scurt interval într-o companie de ulei vegetal aflată la început de drum, precum și după ce, în timpul războiului, a lucrat pentru Căile Ferate Române (CFR), Malaxa și-a deschis propriul atelier, pentru a repara șinele de cale ferată și locomotivele fostului său angajator. La cunoștințele dobândite în timpul perioadei petrecute acolo s-a adăugat angajarea unuia dintre directorii de la Căile Ferate. Combinația i-a oferit o cunoaștere intimă a organizației, obiceiurilor, punctelor forte și punctelor slabe ale acesteia. Prin urmare, el a avut succes cu o întreprindere pe care o începuse practic de la zero și, în foarte puțini ani, a reușit să-și extindă atelierul de reparații la asamblarea pieselor de locomotive

¹ Robert Lee Wolff, *The Balkans in Our Time*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1956, pp. 131–132.

² *International Communism (Revolt in the Satellites): Staff Consultations of the Committee on Un-American Activities House of Representatives*, Congresul al 84-lea, A doua sesiune, 26 (1956), Mărturia lui Mihail Fărcășanu, președinte, Liga Românilor Liberi.

importate și la construirea de locomotive noi. Malaxa a fost ajutat într-un mod considerabil și eficient de compania germană Borsig Werke, care a folosit atelierul său pentru a livra piese de locomotive mai degrabă decât locomotive complete, cea dintâi activitate fiind prevăzută printr-o lege menită să încurajeze industria din România. Aranjamentul l-a pus pe Malaxa în concurență directă cu deja cunoscutele Uzine Reșița, până în acel moment, unic furnizor al țării în acest domeniu. Bucuroasă să pătrundă pe o piață protejată, conducerea Borsig a acordat atelierelor Malaxa credite mari, ceea ce i-a sporit capitalul de lucru.¹

Istoria firmei Borsig aruncă lumină asupra motivului pentru care aceasta, al doilea mare constructor de locomotive din lume², a acordat condiții de plată preferențiale unei întreprinderi nou-înființate, riscând să nu fie plătită: August Borsig, fondatorul firmei, își începuse activitatea în industria locomotivelor, controlată de britanici, în 1839, la fel ca Malaxa, reparând locomotive cu aburi. Un an mai târziu, el și-a construit propria locomotivă și a depășit-o cu zece minute pe cea a lui George Stephenson, rivalul său britanic, într-o cursă între Berlin și Jüteborg, ceea ce a pus capăt nevoii Germaniei de locomotive și tehnicieni britanici. Optzeci de ani mai târziu, Malaxa a procedat la fel, „și-a extins treptat uzinele, pornind o fabrică de forjare și apoi una de cazane, fabricând el însuși anumite piese pe care îi era interzis să le importe”.³ Desigur,

¹ Central Intelligence Agency Collection, *Nazi War Crimes*, <https://archive.org/details/MALAXANICOLAIVOL1-0002>, f. 1.

² La acea vreme, Baldwin Locomotive Works (BLW) din Philadelphia era cel mai mare constructor de locomotive din lume.

³ Central Intelligence Agency Collection, *Nazi War Crimes*, <https://archive.org/details/MALAXANICOLAIVOL1-0002>, f. 1.

Borsig și-a urmat propriul interes în relația cu Malaxa, care i-a deschis ușa spre piața românească.

Într-un timp relativ scurt, Malaxa a reușit să urmeze oarecum experiența Borsig, construind vagoane și locomotive pentru Căile Ferate și țările învecinate și să concureze direct cu Uzinele Reșița. Odată cu creșterea comenzilor de muniții ale guvernului, în 1935, și cu proiectarea fabricii de muniții Malaxa în Tohanu Vechi¹, concurența a devenit mai acerbă.

Legăturile strânse ale lui Malaxa cu Elena Lupescu, regele și, în special, Ernest Urdăreanu, ministrul Casei Regale², i-au permis să se impună, forțându-l pe rivalul său, Max Aușnit (Auschmitt), să împartă funcția de președinte de la Reșița, pentru a crea o relație simbiotică. Malaxa a cedat unele dintre comenzile sale în schimbul unor livrări preferențiale de oțel din partea Reșiței. Cu câțiva ani mai devreme, în 1931, Max Aușnit venise în ajutor investind în Uzinele Reșița, pentru a evita prăbușirea acestora, doar pentru a se confrunta cu această nouă provocare pe care el și fratele său, Edgar, nu o puteau atenua cu abilitățile lor financiare. Malaxa a obținut rezultatele dorite, cum ar fi contractele pentru furnizarea de muniție, prin manipulări politice inteligente și subtile în cadrul guvernului regelui Carol al II-lea și nu prin acțiuni deschise și notorii de luare de mită, la care – chiar și Max Aușnit a trebuit să recunoască – era prea inteligent pentru a recurge.³

¹ Construcția acestei fabrici, care ocupa o suprafață de 2 090 318 de metri pătrați, dintre care 69 677 de metri pătrați sub acoperiș, a început în 1936. Acolo s-au angajat 4 000 de muncitori. Vezi Central Intelligence Agency Collection, *Nazi War Crimes*, <https://archive.org/details/MALAXANICOLAIVOL2-0042>, f. 12.

² Idem, <https://archive.org/details/MALAXANICOLAIVOL2-0002>.

³ Idem, <https://archive.org/details/MALAXANICOLAIVOL2-0006>, f. 7.