

# LBRIS

We know  
books

Redactare: *Ioana Bârzeanu*  
DTP: *Meteor Press*  
Corectură: *Bogdan Pavlusenco*  
Copertă: *Luca Emil Cornel*

© 2025 Toate drepturile asupra acestei ediții sunt rezervate  
Editurii METEOR PRESS.

Contact:  
Tel./Fax: 021.222.83.80  
E-mail: [editura@meteorpress.ro](mailto:editura@meteorpress.ro)

Distribuție la:  
Tel./Fax: 021.222.83.80  
E-mail: [carte@meteorpress.ro](mailto:carte@meteorpress.ro)  
[www.meteorpress.ro](http://www.meteorpress.ro)

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României  
**MANEA, MIHAI**

**Câteva afaceri păguboase din istoria românilor / Mihai**  
Manea; pref. de Adrian Ursu. - București : Meteor Press, 2026  
Conține bibliografie  
ISBN 978-973-728-917-9  
I. Ursu, Adrian (pref.)

351

**MIHAI MANEA**

# **AFACERI CELEBRE, CORUPȚIE ȘI SCANDALURI ÎN ISTORIA ROMÂNILOR**

PREFAȚĂ de Adrian Ursu

**METEOR  
PRESS** 

București, 2025

Motto:

„*Omul este bun de la natură, dar societatea  
este aceea care îl corupe.*”

(Jean-Jacques Rousseau)

„*Un popor care alege politicieni corupți,  
impostori, hoți și trădători  
nu este victimă, ci, mai ales, complice.*”

(George Orwell)

## CUPRINS

Prefață – România în șapte tablouri – date, fapte și alte acte, de <i>Adrian Ursu</i> .....	9
Introducere, de <i>Mihai Manea</i> .....	15
Afacerea Strousberg .....	23
Afacerea Tramvaielor cu cai .....	38
Alte afaceri vestite în secolele al XIX-lea și al XX-lea .....	53
Afacerea Spirtul Negru .....	57
Un francez pe lângă Banca Națională a României .....	59
Afacerea Škoda .....	65
Afacerile camarilei regelui Carol al II-lea .....	77
Afaceri în perioada regimului comunist .....	88
Afacerea Bachus .....	99
Afacerea Caritas .....	105

Devalizarea Bancorex .....	115
Afacerea Roșia Montană .....	124
Afacerea Bechtel .....	132
Alte afaceri din perioada postdecembristă .....	140
Concluzii .....	145
Glosar de nume .....	147
Surse ilustrații .....	163
Referințe bibliografice .....	167

## Prefață

### ROMÂNIA ÎN ȘAPTE TABLOURI – DATE, FAPTE ȘI ALTE ACTE

- **Temelie:** 24 (douăzeci și patru) de sinonime are cuvântul „mită” în limba română. Și în fondul lexical de bază, și printre arhaisme, și în lista de neologisme. Evident că și regionalisme sau împrumuturi verbale. Fiecare epocă apartine, cu verbalizarea ei pentru această meteahnă. Fiecare regiune, cu propria ei traducere. Scuza cea mai bună a fost tot timpul că fiecare imperiu ce a descălecat aici și ne-a încălecat a lăsat și obiceiul, și metodele, și limbajul adecvat: de la șperț, la ciubuc, de la a unge, la a mânji, de la plocon la drept sau sfântuială. Este o temelie ce pare indestructibilă. Iar scuza că alții ne-au stricat – noi eram buni și drepecți, dar anturajul istoric e de vină – se spulberă la orice analiză cât de cât obiectivă asupra

## AFACEREA STROUSBERG

Unul dintre cele mai răsunătoare scandaluri politice și financiare din istoria modernă a României a fost așa-numita „afacere Strousberg”, cu grave implicații interne și internaționale. Aceasta a avut ca obiect concesionarea, în 1868, de către autoritățile române a construcției căii ferate Roman-București-Vârciorova către consorțiul prusac condus de Bethel Henry Strousberg, un antreprenor și industriaș german. Neregulile ascunse în contract și condițiile oneroase de concesionare au adus mari prejudicii statului român și au provocat o adevărată criză dinastică.

### Un vis măreț

Abia instalat de doi ani la conducerea țării, Carol I, principe de Hohenzollern-Sigmaringen, își propusese un plan ambițios de modernizare a României, iar primul pas era dezvoltarea unei rețele feroviare care urma să-i unească pe românii din cele două principate și să creeze

căi de comunicație cu țările vecine. „Numai printr-o linie ferată între București și Iași se va alipi în realitate Moldova de Muntenia și va dispărea orice tendință separatistă”, îi scria Carol I, în ianuarie 1868, tatălui său, principele Carol Anton, fost prim-ministru al Prusiei. Visul măreț al domnitorului român era de a construi, în cinci ani, peste 1000 km de cale ferată – asta în condițiile în care, la acea vreme, existau doar 170 km pe întreg teritoriul țării.

Viziunea domnitorului era împărtășită și de mulți politicieni români, care recunoșteau necesitatea realizării unei rețele feroviare care să traverseze aproape toată țara. „Drumurile de fier vor schimba fața României”, declara în repetate rânduri Mihail Kogălniceanu. Într-o Europă modernă, cuprinsă rapid de febra revoluției industriale, căile ferate simbolizau avansul tehnologic. Iar România se afla la început de drum. Dezvoltarea unei rețele feroviare moderne ar fi permis integrarea celor două Principate române în sistemul de transport și comunicații europene. Interesele economice erau dublate și de considerente strategice. În cazul unui război, capacitatea armatei de a interveni ar fi fost sporită printr-o infrastructură care să asigure aprovizionarea trupelor.

Recunoscută de toți factorii politici, necesitatea construirii de căi ferate a devenit subiect de dezbatere parlamentară. Dar în lipsa capitalului intern, a unei industrii naționale și a resursei umane, soluția era de a concesiona

lucrările unor companii străine. În plus, din perspectiva statutului juridic internațional, România nu era un stat independent. Deși mai mult formală, dependența față de Imperiul Otoman împiedica statul român să semneze acte și convenții internaționale sau să primească asistență din partea unei bănci internaționale fără acordul de principiu al sultanului. În aceste condiții, guvernului român nu-i rămânea decât să apeleze la investiții străine – un risc pe care clasa politică, în frunte cu principele Carol I, a fost dispusă să și-l asume. Unificarea pieței naționale și legătura cu lumea exterioară nu se puteau înfăptui în lipsa căilor ferate.

La acel moment, în România nu exista o rețea feroviară funcțională. Singurul tronson aflat în lucru era linia București-Giurgiu, concesionată în 1867 oamenilor de afaceri englezi John Trevor și John Staniforth și inaugurată în 1869. De fapt, un contract pentru concesionarea căii ferate București-Giurgiu fusese încheiat încă sub domnia lui Alexandru Ioan Cuza, cu societatea engleză Barkley & Saniforth, retrasă însă după abdicarea domnitorului din 11 februarie 1866.

Una dintre magistralele rețelei feroviare urma să fie Roman-București-Vârciorova, care să unească nordul de sudul țării, un proiect amplu și costisitor. Motiv pentru care exploatarea ei trebuia atribuită unei companii cu experiență în domeniu. Guvernul român, condus de

Ștefan Golescu, a lansat o licitație internațională la care au participat câteva companii austriece și una spaniolă. După ce s-a consultat cu tatăl său, principele Carol de Hohenzollern-Siegmaringen a fost pus în fața unei oferte venite din partea unui industriaș german, Bethel Henry Strousberg, șeful unui consorțiu puternic și influent.

### Cine a fost Bethel Henry Strousberg?

Supranumit și „regele drumurilor de fier”, Bethel Henry Strousberg (născut Baruch Hirsch Strousberg) era un industriaș evreu născut în Prusia Orientală, ulterior naturalizat în Germania. La vârsta de 12 ani, a plecat în Marea Britanie, unde a intrat în afaceri susținut de unchiul său, lucrând la început în domeniul asigurărilor. Ca agent al mai multor companii de construcții, a sustras o parte din banii destinați acestor firme și, în 1847, a fost arestat de poliție în momentul în care voia să fugă cu vaporul în America. A fost judecat și condamnat la șase luni de muncă silnică. La începutul anilor 1860 s-a întors în Germania, a înființat consorțiul B.H. Strousberg și a început să se ocupe de afaceri în domeniul feroviar. Având contacte în guvernul prusac, a reușit să realizeze mai multe tronsoane de cale ferată în Prusia. În câțiva ani, a strâns o avere considerabilă, a achiziționat și o fabrică de locomotive, mai multe mine și a emis chiar și acțiuni.

### AFACERI CELEBRE, CORUPȚIE ȘI SCANDALURI...

A urmat marea lovitură din România. Dar schemele sale financiare și incapacitatea de a onora condițiile contractului l-au dus la insolvență. În urma eșecului de a obține finanțarea necesară și de a-și acoperi datoriile, compania lui Strousberg a dat faliment în 1875. Refugiat în Rusia, a fost prins după o serie de tranzacții frauduloase, judecat și expulzat din țară. Strousberg s-a întors în Germania, unde și-a petrecut ultimii ani din viață în sărăcie, încercând să-și reabiliteze imaginea prin diverse proiecte. N-a mai apucat. A murit în 1884, la Berlin.

### O afacere „de milioane”

Deși metodele speculative ale lui Strousberg nu erau un secret, oferta făcută guvernului român părea, la început, mai avantajoasă decât alte propuneri primite de România până atunci, de exemplu, cea a consorțiului Offenheim, care fusese deja înaintată spre dezbatere Camerei Deputaților de la București. Strousberg promitea condiții „mult mai favorabile”, avea girul principelui Carol, iar membrii consorțiului, figuri marcante ale mării nobilimi germane, ca ducele Von Ujest, principele Victor de Ratibor și contele Carol de Lehndorff, reprezentau o garanție a seriozității. În final, întreaga afacere Strousberg s-a dovedit a fi o mare escrocherie.

Încă de la început, proiectul a fost însoțit de controverse. Planul de concesiune a fost întocmit de consorțiul

prusac și nu de Ministerul Lucrărilor Publice și îi fusese expediat direct principelui Carol pe 18 februarie 1868, care l-a trimis, patru zile mai târziu, spre dezbateră comisiei constituite pentru construcția căilor ferate. Avizarea proiectului a stârnit dezbateri furtunoase atât în Parlament, cât și în presă. În timp ce Ion Ghica pune sub semnul egal actul construirii de căi ferate cu actul Unirii de la 24 ianuarie 1859, gazetarul Cezar Bolliac atrăgea atenția în periodicul *Trompeta Carpaților* că „toți acești concesionari nu sunt decât niște samsari”.

În cele din urmă, pe 21 mai 1868, Adunarea Deputaților, reunită la București, s-a pronunțat în favoarea concesionării căilor ferate cu 94 de voturi pentru și 28 voturi împotriva. Segmentul dintre Ițcani-Roman a fost concesionat consorțiului Offenheim, iar restul, de 914,8 km, urma să-i revină consorțiului Strousberg, susținut de Carol I.

Legea privind concesionarea căilor ferate firmei prusace a fost adoptată de plenul Parlamentului pe 10 septembrie 1868 și prevedea construcția tronsoanelor: Roman-Mărășești-Tecuci, cu ramificația Tecuci-Bârlad; Galați-Brăila-Buzău-Ploiești-București; București-Pitești-Slatina-Craiova-Turnu Severin-Vârciorova. În contract a fost trecută și posibilitatea ca, la finalul lucrărilor, executivul român să solicite și construcția liniei Buzău-Focșani-Mărășești. Costul per kilometru al rețelei feroviare

a fost estimat la o sumă de 270.000 lei aur, adică un total de 247.000.000 de lei pentru lungimea magistralei de 914,8 km – o sumă considerată exagerată. Strousberg încheiase afacerea vieții lui, una „de milioane”.

Mai mult, în condițiile lipsei capitalului românesc, consorțiul prusac s-a angajat să strângă fondurile necesare lucrărilor emițând obligațiuni plasate pe piața europeană asigurate de fondul căilor ferate, dar cu dobânzi garantate de guvernul de la București. Obligațiunile urmau să fie emise la purtător, cu dobânzi de 7,5% pe an. După terminarea lucrărilor, compania putea exploata linia ferată timp de 90 de ani. Concomitent, Strousberg a primit în mod gratuit de la autoritățile române terenul necesar construirii liniilor de cale ferată în schimbul angajamentului de a asigura transportul gratuit al poștei și de a permite statului instalarea de fire de telegraf pe stâlpii companiei amplasați de-a lungul liniilor. Sediul tehnic al concesionarilor a fost stabilit la Galați, iar lucrările la prima linie, Roman-Galați, au debutat încă din prima lună, când s-a pus și piatra de temelie la construcția Gării de Nord din București.

### Nereguli și abuzuri

Contractul, încheiat în condiții foarte avantajoase pentru consorțiul lui Strousberg, s-a dovedit însă oneros