

## NICOLAE MALAXA FONDATORUL INDUSTRIEI ROMÂNEȘTI

## NICOLAE MALAXA FOUNDER OF ROMANIAN INDUSTRY

**Dr.ec. Roxana-Mirela GAZDAC**

**Dr.ec. Georgiana-Simona OPREA**  
Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca

Într-o perioadă în care românii erau apreciați ca fiind preocupați eminent de sectorul agricol, avea să se remarce Nicolae Malaxa. Acesta a fost caracterizat de un fost colaborator ca fiind: "...omul și inginerul care a avut cutezanța, priceperea și simțirea patriotică să demonstreze lumii vocația industrială a românilor pe care străinii îi considerau sau îi vedeau a fi numai plugari și păstori".



Nicolae Malaxa remarked himself in a time when Romanians were rated as a nation focused on agriculture. One of his collaborators characterized him as "... the man and the engineer who had boldness, skill and patriotic feeling to show the world the industrial vocation of Romanians, considered or seen by foreigners as only ploughmen and shepherds."

Familia Malaxa a venit în Moldova la sfârșitul perioadei fanariote, prin anul 1818. Era o familie de aromâni, veniți din Grecia, a căror îndeletnicire era comerțul.

Viitorul om de afaceri, Nicolae Malaxa, a fost fiul lui Costache Malaxa și al Elenei Ruxandra, fiica spătarului Bădărău. El a văzut lumina zilei la Huși, la data de 10/23 decembrie 1884. Școala primară și liceul le-a urmat la Iași, iar studiile superioare au fost continuate în străinătate, deoarece părinții își doreau un viitor modern pentru fiul lor. Astfel, obține diploma de inginer la Politehnica din Karlsruhe, în Germania.

The Malaxa Family came to Moldova at the end of Phanariot by 1818. They were an Aromanian' family who came from Greece, whose occupation was trade.

Future businessman, Nicolae Malaxa, was son of Costache Malaxa and Elena Ruxandra, daughter of Spatar Bădărău. He was born in Huși, on a 10 [23] December 1884. He attended primary school and high school at Iasi, he continued his higher education abroad as his parents wanted a modern future for their son. He gets his engineering degree from the Polytechnic in Karlsruhe, Germany.

Imediat după Primul Război Mondial intră în afaceri, dar nu-și întrerupe preocuparea pentru studiu, căutând să se perfecționeze în domeniul elaborării fontei. Extrem de abil, Nicolae Malaxa observă că producția de material rulant ar putea constitui un punct forte în arealul afacerilor sale, deoarece România era grav avariata după război și deținea o infrastructură incompletă. În aceste condiții, la 3 august 1921, se hotărăște să înființeze un atelier, în apropierea Bucureștiului, pentru fabricarea de material rulant și pentru repararea de locomotive, respectiv vagoane.

Același simț al afacerilor îl determină să remarce o altă mare problemă pentru țară și anume importul de saboți de frână pentru căile ferate române. Comandarea acestora din străinătate determina, nu de puține ori, stagnarea transporturilor. Astfel, atelierul a funcționat, într-o primă fază ca o mică turnătorie de fontă - domeniu familiar lui Nicolae Malaxa și mai apoi s-a axat pe producerea exclusivă a saboților de frână pentru căile ferate române. A fost momentul în care, Nicolae Malaxa, a înțeles că niciun parteneriat nu îl poate face mai prosper decât statul, care reprezenta un client constant și bun platnic. Între afacerist și statul român se stabilește o strânsă colaborare, care îi va facilita obținerea unui teren în apropierea gării Titan și construirea, în perioada 1923-1927, a unei uzine de material rulant, cu linie de garare. Același parteneriat cu statul îi va facilita încheierea unui contract cu CFR, un contract nu numai pentru repararea, dar și pentru fabricarea unor locomotive de concepție românească. În baza acestui contract, a primit și un important avans din partea CFR, dar și accesul la credite acordate de mai multe bănci. Ajutorul primit i-a permis utilizarea uzinei cu 82 de mașini-unelte cumpărate din Germania și, totodată, angajarea a 180 de muncitori germani calificați, pentru a începe lucrările de fabricare a locomotivelor. Muncitorii germani trebuiau să-i instruiască pe muncitorii români, care urmau să le ia locul. Uzinele Malaxa au devenit în scurt timp cea mai performantă fabrică de material rulant din Europa acelor timpuri.

Anul 1928 a fost un an de referință în istoria CFR prin livrarea de către Uzinele Malaxa a primei locomotive cu aburi.

Un alt an important pentru industriaș l-a reprezentat și anul 1931, în care a început fabricarea

Immediat după Primul Război Mondial intră în business, dar continuă să-și păstreze preocuparea pentru studiu, căutând să se perfecționeze în domeniul elaborării fontei. Extrem de abil, Nicolae Malaxa observă că producția de material rulant ar putea constitui un punct forte în arealul afacerilor sale, deoarece România era grav avariata după război și deținea o infrastructură incompletă. În aceste condiții, la 3 august 1921, se hotărăște să înființeze un atelier, în apropierea Bucureștiului, pentru fabricarea de material rulant și pentru repararea de locomotive și vagoane.

The same business acumen makes him notice another big problem for the country, namely the import of brake shoes for Romanian railways. Ordering them from outside caused quite often transport stagnation. In the first phase, the workshop worked as a small iron foundry - Nicolae Malaxa family territory, and then the workshop focused on producing exclusive railway brake shoes for Romanian railways. This was the moment when Nicolae Malaxa understood that no partnership can be more prosperous than the one with the state, a steady customer and a good payer. Between the businessman and the Romanian State there will be established a close cooperation that will facilitate obtaining a piece of land near Titan station and building, during 1923-1927, a rolling plant with sidetrack. The same partnership with the State will facilitate closing a contract with CFR, a contract not only to repair, but also to manufacture Romanian designed locomotives. Under this contract, he received a major advance from CFR, and access to loans from several banks. The finance aid, allowed him to buy plant equipment, 82 machine tools bought from Germany and also to employ 180 skilled German workers that will begin working on locomotives' manufacture. The German workers had to train Romanian workers who were due to take their place. The Malaxa plants soon became the most powerful rolling mill in Europe at that time.

The year 1928 was a reference year in the history of the CFR by delivering the first steam locomotive by Malaxa plant.

Another important year for the industrialist is represented by 1931, when he began manufacturing railcars Diesel traction - a European rarity at that time. Even though, Europe was in economic crisis, The Malaxa plans, in

automotoarelor cu tracțiune Diesel - o raritate europeană la nivelul acelor vremuri. Deși, erau în plină criză europeană, uzinele Malaxa, în anul 1933, livrau locomotive cu numărul 100. Locomotivele din seria 151.001, de concepție românească, erau considerate printre cele mai puternice din Europa și au cunoscut un succes comercial răsunător la Târgul Internațional de la Milano din anul 1940. Acest fapt se regăsește și în presa vremii de atunci.

1933, delivered locomotive with 100 number. The locomotives of the series 151.001, Romanian design, were considered among the most powerful in Europe and experienced a resounding commercial success at the International Fair of Milan in 1940. This fact is reflected in the press since.



Figura 1. Locomotiva Malaxa / Figure 1. Malaxa locomotive

Sursa/Source: [http://ro.wikipedia.org/wiki/Nicolae\\_Malaxa](http://ro.wikipedia.org/wiki/Nicolae_Malaxa).

Astfel, din anul 1930, în România nu s-a mai importat nicio locomotivă, deoarece tot necesarul era asigurat de către Uzinele Malaxa, sau de cele din Reșița.

La sfârșitul anilor '30, din concernul Malaxa făceau parte, printre altele: uzinele Faur, Republica, Tohan Zărnești și Magazinele Unite de Fierărie din Galați.

Uzinele Malaxa au produs pe baza unui plan general de apărare a țării muniție de artilerie, armament și tanchete proiectate după o concepție românească.

Un aspect ce trebuie punctat, care evidențiază, încă o dată în plus, faptul că Nicolae Malaxa a fost un om cu mult înaintea generației sale și care se regăsește, totodată, în profilul antreprenorului zilelor noastre, este preocuparea pentru determinarea și fructificarea nișelor de piață. Merită evidențiat și faptul că industriașul a fost întotdeauna preocupat să investească în resursa umană, înțelegând de timpuriu cât de importantă este aceasta pentru orice afacere. Astfel, el a manifestat un deosebit interes pentru problemele sociale ale muncitorilor săi oferindu-le unele dintre cele mai

Thus, since 1930, Romania has never imported any locomotives because everything needed was provided by Malaxa plants, or those in Resita.

In the late 30s', there were a number of plants belonging to Malaxa concern: Faur plant, Republic plant, Tohan Zarnesti plant and Iron Unified Shops from Galati. The Malaxa's plant produced, based on a general national plan for defense: artillery ammunition, weapons and tanks designed by Romanian conception.

One aspect to be pointed out, once again is that Malaxa Nicolae was a man far ahead of his generation and his way of thinking can be also seen in today's entrepreneur profile, meaning in his concern for determining and realizing market niches. We have to underline the fact that the industrialist has always been concerned to invest in human resource, due to an early understanding of how important this is for any business. Thus, he displayed a keen interest in social issues of its workers giving them some of the highest salaries in the country, social and medical assistance, work equipment and lunch services.

mari salarii din țară, asistență socială și medicală, echipamente de lucru și masă la cantină.

Mintea inovatoare a industriașului avea să construiască, în 1945, primul prototip al automobilului marca „Malaxa”, care nu a putut avea o evoluție strălucitoare, datorită instalării regimului comunist. Mașina era dotată cu un motor cu 3 cilindri în stea, cu răcire forțată cu aer, capabil să dezvolte 30 CP. Motorul cântărea 80 kg, iar ansamblul cu diferențialul și cutia de viteze avea o greutate de 150 kg. Pentru a se asigura răcirea motorului, între plafon și acoperiș a fost realizat un spațiu pentru canalizarea aerului necesar.

The industrialist innovative mind would build in 1945, the first prototype of the car brand “Malaxa” that could not evolve, due to installation of the communist regime. The car was equipped with a 3-cylinder star engine with forced air cooling, capable of developing 30 hp. The engine weighed 80 kg, and the differential assembly and gearbox weigh 150 kg. To ensure motor cooling between ceiling and roof space was provided for necessary air channeling.



Figura 1. Automobilul Malaxa / Figure 1. Malaxa car  
Sursa/Source: <http://www.rumaniamilitary.ro/automobilul-malaxa>

Autoturismul Malaxa era apreciat că deține un nivel înalt de confort și putea transporta până la șase persoane. Formă aerodinamică a caroseriei îi atribuia o notă foarte elegantă, cu portbagajul prevăzut în față, sub capotă, unde se afla și roata de rezervă. Prinderea caroseriei pe șasiu se făcea prin tamponane de cauciuc. Viteza maximă era de 120 km/h și consumul de benzină era de 10 l/100 km. Confortul deținut de acest automobil nu a fost egalat de alți fabricanți, caroseria fiind montată pe un șasiu cu tamponane de cauciuc de 10 cm grosime. În intervalul 1945 și 1947 au fost fabricate în total aproximativ 800 de automobile pe an.

Fabricarea automobilului Malaxa a luat sfârșit când sovieticii au hotărât ca linia de asamblare să fie mutată în U.R.S.S., deoarece generalul Brejnev a fost foarte impresionat de acest automobil și a comandat mutarea uzinei Malaxa din Reșița, la Podgorye, în Urali.

Regimul comunist, în mod bizar, avea să fie îngăduitor cu Malaxa, chiar și după naționalizare.

The Malaxa car was appreciated having a high level of comfort and could carry up to six people. The aerodynamic car body gave it a very elegant touch, with set in front trunk, under the hood, where the spare wheel was also set up. Catching the car body on the chassis was done through rubber buffers. With a maximum speed of 120 km / h and fuel consumption of 10 l/100 km. The comfort owned by these cars has not been matched by other manufacturers; the car body was installed on a chassis with rubber buffers 10 cm thick. Between 1945 and 1947 were manufactured in total about 800 cars per year.

Manufacture of Malaxa cars ended when the Soviets decided that the assembly line to be moved to U.S.S.R., as general Brezhnev was very impressed with this car and ordered Malaxa Resita plant to be moved to Podgorye the Urals.

The Communist Regime, bizarrely, was to be lenient with Malaxa owner, even after nationalization. The “Comrades Malaxa” has

„Tovarășul Malaxa” a devenit salariatul propriei sale uzine, unde a activat ca inginer până în 1948, când fiind parte a unei delegații comerciale trimise la Viena, nu s-a mai întors în țară.

Părăsind țara, Malaxa a cerut drept de rezidență permanentă în Statele Unite ale Americii. În același timp, în România, Malaxa a fost condamnat, de regimul comunist, la moarte în contumacie pentru crime de război și a fost exclus din toate documentele vremii, din dicționare enciclopedii și muzee.

Revenind la încercarea sa de a se stabili în America, se consemnează că, în anul 1948, senatorul republican Richard Nixon a propus Congresului să introducă o lege care să-i permită industriașului obținerea dreptului de ședere. Propunerea la acea dată a fost respinsă, dar la scurt timp, obține totuși cetățenia americană și începe noi afaceri, dar fără a mai avea succesul de dinainte de război, în lipsa comenzilor de la stat. În anul 1951, Malaxa a înființat compania Western Tube (în orașul natal al lui Nixon), care însă nu a produs niciodată nimic. După aflarea trecutului său politic (fiind acuzat că a colaborat cu Garda de Fier), autoritățile americane au încercat să-l expulzeze, însă fără succes. Nicolae Malaxa a decedat în anul 1965, în New Jersey.

Succesul omului de afaceri se datorează, în mod evident, veleităților sale în domeniu, dar și cunoștințelor ingineresti. Astfel, Malaxa a pus bazele și a implementat în România industriile: de aparataj pentru material rulant (1932-1943); motoare Diesel (1935); transmisii mecanice pentru automotoare, inclusiv sisteme de comandă (1936-1937); tuburi de oțel fără sudură (1937 după procedeul Stiefel); locomotive Diesel pentru CFR (1938); aparatura optică (1938).

Mai mult, Nicolae Malaxa a fost preocupat să realizeze și acte de mecenat. Printre acestea se evidențiază: sprijinul direct acordat la editarea monumentalei lucrări „Enciclopedia României”; ajutorul dat Societății Scriitorilor Români; susținerea a numeroși tineri talentați, care au devenit oameni de știință recunoscuți în străinătate, dar și preocuparea pentru arhitectura modernă prin aplicarea acesteia în construcțiile sale industriale, prin colaborarea cu ilustrul arhitect Horia Creangă. Totuși, asupra acestei glorii fără precedent la noi în țară, există controverse care nu pot fi probate, dar

become its own plant employee, where he worked as an engineer until 1948, when as part of a trade delegation sent to Vienna, never returned home.

Leaving the country, Malaxa asked for permanent residence in the United States. While in Romania Malaxa was sentenced to death in absentia by the regime for war crimes and was excluded from all the documents of the time, dictionaries encyclopedias and museums.

Regarding his attempt to settle in America, it is recorded that in 1948, the Republican Senator Richard Nixon proposed to Congress to introduce a bill that would allow the industrialist to obtain the right of residence. The proposal was rejected at the time, but soon, he still got American citizenship and started new businesses, but without the success before the war, due to lack of orders from the state. In 1951, he founded Western Malaxa Tube (in Nixon's hometown), but which has never produced anything. After finding his political past (he was accused of collaborating with the Iron Guard), U.S. authorities tried to expel him, but without success. Malaxa Nicolae died in 1965 in New Jersey.

The success of the business man is due, obviously, because of its ambitions in the field, and his engineering knowledge. The Malaxa founded and implemented in Romania industries: rolling stock switchgear (1932-1943), diesel engines (1935); mechanical transmission units, including control systems (1936-1937), seamless steel tubes (1937 using the Stiefel process); diesel locomotives for CFR (1938) optical equipment (1938).

Moreover, Nicolae Malaxa was concerned to achieve acts of patronage. Some can be mentioned here: the direct support in editing the monumental work “Encyclopedia of Romania”, the help to the Romanian Writers' Society, the support of many young talented scientists who have become recognized abroad, but also concern for modern architecture by applying it when construction its industrial buildings, working with the illustrious architect Horia Creanga. However, on this unprecedented glory in our country, there are suspicions, that can't be proved, but we cannot exclude them completely. It is known that there isn't a complete businessman, who does not hide behind his success certain arrangements. In this regard, the historian Ioan Scurtu comments that at the basis of Nicolae Malaxa's fortune stands the special help



nici nu le putem exclude în totalitate, deoarece este știut că nu există om de afaceri desăvârșit, care nu ascunde în spatele succesului său anumite aranjamente mai întunecate. Sub acest aspect, istoricul Ioan Scurtu avea să comenteze că la baza averii lui Nicolae Malaxa stă ajutorul deosebit acordat de guvern sub forma de credite și comenzi de stat. Se pare că guvernul îi avansa capitalul, ca mai apoi să îi cumpere producția solicitată, asigurând producătorului profituri uriașe. Se consideră că au fost ani când 98% din producție era livrată către stat, înregistrându-se profituri între 300% și 1.000%. Se mai insinuează că afacerea era temeinici sprijinită de regele Carol al II-lea, către care s-ar fi expediat discret o parte din profituri.

În pofida acestor considerații care aduc atingere strălucirii afacerilor lui Nicolae Malaxa, trebuie să se remarce un fapt extraordinar pentru țara noastră, care s-a impus în fața Europei printr-un om extrem de capabil. Acest om a reușit în numai 12 ani (1928-1939), să transforme un atelier de reparat material rulant în uzinele Malaxa recunoscute ca fiind un adevărat concern industrial de primă mărime în Europa. Nicolae Malaxa a conceput uzina sa, după planurile proprii, astfel încât putea să-și schimbe rapid producția industrială de serie în producție de echipamente industriale, utilaje pentru industria chimică, petrolieră și altele.

given by the government in the form of loans and state orders. It seems that the government was advancing the capital, and later sought to buy its production, providing huge profits to the manufacturer. It is believed to have been years when 98 % of production was delivered to the state recording profits of 300 % to 1,000 %. It is also insinuated that the affair was thoroughly supported by King Charles II, to which would be shipped discreetly part of the profits.

Despite these considerations affecting business brilliance of Nicolae Malaxa there should be noted an extraordinary fact in our country, which has become seen in Europe as an extremely capable person. This man has succeeded in only 12 years (1928-1939), to turn a rolling repair shop in Malaxa Plants recognized as a true first class industrial concern in Europe. Nicolae Malaxa designed his plant, after his plans so that could quickly change the serial industrial production in manufacturing in industrial equipment, machinery for the chemical, oil and others industries.

## BIBLIOGRAFIE / REFERENCES

- Centrul de Studii Complexe, 2014, <http://www.stiintaazi.ro/nicolae-malaxa-fondator-al-industriei-nationale-moderne-din-romania/>, accesat la 1.02.2014
- Cristache Denisa, <http://www.national-magazin.ro/personalitati/nicolae-malaxa--oportunitatea-si-viziunea-unui-industrias-interbelic-1346>, accesat la 1.02.2014
- GMT George, 2013, <http://www.rumaniamilitary.ro/automobilul-malaxa>, accesat la 30.01.2014
- [http://ro.wikipedia.org/wiki/Nicolae\\_Malaxa](http://ro.wikipedia.org/wiki/Nicolae_Malaxa).
- <http://cultural.bzi.ro/nicolae-malaxa-cel-mai-instarit-om-de-afaceri-al-romaniei-din-toate-timpurile-3128>, accesat la 3.02.2014