

**Dan Gh. Perianu**

**PERSONALITATI  
ALE CULTURII TEHNICE  
ȘI INDUSTRIALE  
DIN BANATUL MONTAN  
Dicționar**

**Direcția pentru Cultură, Cămine și  
Patrimoniul Cultural Național a  
județului Caraș-Severin  
MODUS P.H.  
2005**

Dan Gh. Perianu

Personalități ale culturii tehnice și industriale din Banatul montan. Dicționar

Volum editat de  
Direcția pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național a  
județului Caraș-Severin  
în cadrul Proiectului multianual de cercetare și promovare a culturii  
tehnice și industriale din sud-vestul României, județul Caraș-Severin  
cu sprijinul logistic al Editurii MODUS (P.H.) Reșița

Dan Gh. Perianu

Personalități ale culturii tehnice și industriale din Banatul montan.

Dicționar

MODUS P.H.

Reșița 2005

ISBN 973 - 8104 - 32 - 7

Redactor carte: Octavian Doclin  
Consilier editorial: Ada. D. Cruceanu  
Tipar: Grafo Media Reșița

**Dan Gh. Perianu**

**PERSONALITĂȚI  
ALE CULTURII TEHNICE  
ȘI INDUSTRIALE  
DIN BANATUL MONTAN  
Dicționar**

**Direcția pentru Cultură, Culte și  
Patrimoniul Cultural Național a  
județului Caraș-Severin  
MODUS P. H.  
2005**



## CUPRINS

1. Cuvânt către cititori / 5
2. Prezentare generală a evoluției și dezvoltării industriei în Banatul montan / 7
3. Dicționarul personalităților / 35
4. Glosarul personalităților / 102
5. Lista conducătorilor uzinelor din Reșița după anul 1920 / 105
6. Rezumate / 109



## CUVÂNT CĂTRE CITITORI

S-ar putea ca ideea întocmirii unui dicționar de nume ale personalităților are au ilustrat prin viața și activitatea lor trecutul industrial din Banatul de runte, asigurând o mare parte din „componenta umană” a tradiției sale, să ară unora dintre contemporanii noștri fie o bizazerie, fie (mai grav) o inutilitate.

Cred însă cu tărie că dacă această industrie mai există după un sfert de mileniu – din care nu au lipsit împrejurări potrivnice –, o primă explicație o atorăm tocmai acestui factor uman, „valorii adăugate” pe care inteligența, ărnicia și îndemânarea l-au creat, mereu, an după an, în decursul istoriei.

Trăim vremuri grăbite, când uneori pare că din paradigma lui Marshall Mc Luhan, galaxia Marconi l-a biruit pe Gutenberg. Și totuși..., voi continua ă cred în valoarea cuvântului (bine) scris și în faptul că istoria este și va ămâne un numitor comun pentru diferitele generații.

Celor care se vor îndoi de utilitatea unei astfel de încercări, le voi spune ă a fost mult mai dificilă decât pare la prima vedere, deoarece de la precedentele ărți m-am convins de dificultatea și subiectivismul, inevitabile deopotrivă entru autor și cititor atunci când apare nevoia de a face enumerări și/sau erarhizări de contribuții personale.

Din aceste motive dar și pentru că a fost extrem de dificilă culegerea nor date certe despre o serie de personalități cu merite incontestabile, am ecis să includ în acest dicționar doar personalitățile născute cu cel puțin 75 e ani în urmă, astfel încât acest criteriu fiind bine stabilit, cred că o serie de rgolii omenști și firești vor fi cel puțin în parte potolite. Sunt convins că kistă numeroși alți oameni de o mare valoare profesională, socială, umană u științifică pe care ar fi trebuit să îi includ în acest dicționar. Lipsa unor ate biografice precum și imposibilitatea verificării unora m-au împiedicat să ifac, ținând totuși ca aceste nume să fie înscrise măcar într-un glosar anexat ictionarului, fie și cu un minim de informații, pentru a nu sărăci conținutul estei lucrări.

Nu a fost un lucru ușor să finalizez această încercare pe care, inițial, o ndisem oarecum diferit, sub forma unui site pe Internet; am preferat această



formulă care, din punct de vedere stilistic, mă caracterizează mai bine și îmi este, evident, mai familiară tehnic.

Desigur că ar fi fost ideal să completez aceste mult prea reduse fișe și cu imagini ale personalităților respective, dar acest lucru nu ar fi fost integral posibil, iar tratarea diferențiată nu intră în vederile mele. Sper să pot „repara” această omisiune, eventual cu ocazia unei reeditări a lucrării.

Dedic această încercare amintirii inginerilor Silviu Bordan și Tudos Gerhardt, care mi-au fost magiștri în anii de învățătură.

*Dan Perian*

## PREZENTAREA GENERALĂ A EVOLUȚIEI INDUSTRIEI ÎN BANATUL MONTAN

În foarte multe localități de pe cuprinsul Banatului de munte au fost deja de multă vreme identificate și păstrate (urmare a unor investigații arheologice sistematice) vestigii materiale ce reflectă prezența unor produse specifice unei civilizații preindustriale (unelte, podoabe, obiecte de inventar gospodăresc), dar și ale unor procedee tehnologice – vetre de cuptoare, galerii de mină, halde de zgură, provenind atât din epoca bronzului cât și din cea a fierului, acestea dovedind, pe de o parte, existența unor așezări stabile, cu un grad relativ ridicat de dezvoltare, cât și interferențe cu alte spații culturale ca, de pildă, lumea celtică sau cea grecească. Mai târziu, în perioada romană, este important de subliniat că resursele naturale bogate din subsolul Banatului i-au determinat pe romani să dezvolte, potrivit cutumelor și tehnicii vremii lor, un sistem de exploatare miniere (metale prețioase dar și alte neferoase), atestat atât de izvoare contemporane cât și de urmele ce s-au păstrat fie în vestigii materiale fie în toponimie.

Vreau să fac însă mențiunea că, deși extrem de interesantă, această epocă nu face obiectul prezentării de față – considerând că, de altfel, epoca migrațiilor și mai ales marea năvălire a tătarilor din 1241 au făcut ca acest sistem să nu dureze. În orice caz, documente medievale ale vechiului regat feudal maghiar atestă faptul că în perioada dinastiilor de Anjou și Luxemburg, exploatarea miniere erau înfloritoare aici constituind chiar monopol regal. Există și alte probe documentare ce vorbesc despre faptul că și pe timpul ocupației otomane exploatarea miniere nu au încetat cu totul, chiar dacă au avut un caracter limitat în timp și spațiu.

Despre începuturile sistematice ale industriei metalurgice și miniere din Banat trebuie să reafirmăm că ele se situează la începutul secolului al XVIII-lea când, după pacea de la Passarovitz (1718), Banatul devine o provincie a Imperiului Habsburgic. Cel dintâi guvernator militar al provinciei, contele Klaudius Florimund Mercy, a elaborat un vast program de organizare administrativă a provinciei, concomitent cu dezvoltarea activității în domeniul mineritului și metalurgiei. S-a creat din punct de vedere administrativ o direcție

montanistică cu sediul la Timișoara (ulterior, la Oravița), având în subordine patru districte montanistice: Oravița, Moldova Nouă, Bocșa și Dognecea.

Resursele materiale mari și populația relativ rară a provinciei (să nu uităm că timp de trei secole fusese practic un permanent câmp de luptă) au determinat autoritățile imperiale să aducă în Banat forță de muncă specializată: mineri, topitori, forjori, constructori, care au sosit din zone unde exista o tradiție puternică în aceste domenii – Tirol, Boemia, Stiria, Slovenia, dar și din îndepărtatele Renania, Alsacia sau Luxemburg. Documentele menționează deja existența, în anul 1718, a unui cuptor pentru topit cupru la Ciclova Montană, ulterior și la Oravița și Dognecea, în timp ce la Bocșa, pe locul numit Alt-Werk, se construiește, la 1719, după proiectul inspectorului minier Friederich Freiberg, cel dintâi furnal – refăcut ulterior pe un loc mai bine protejat împotriva inundațiilor. Resursele materiale îndreptățesc optimismul baronului von Rebentisch care, la 1722, anunța cancelaria aulică de la Viena despre faptul că numai la Dognecea existau 40 de galerii de mină, capabile să asigure doar pentru Bocșa funcționarea a zece furnale pentru multă vreme.

Am greși dacă am considera însă această primă perioadă a începuturilor ca fiind una foarte liniștită. Repetatele incursiuni turcești (ultima a avut loc la 1788), starea precară a căilor de comunicație, tehnologiile rudimentare ale vremii și-au pus puternic amprenta și asupra randamentului economic al exploatărilor pe care proprietarul lor – fiscul imperial austriac („erariul”, așa cum mai este numit) s-a văzut nevoit deseori să le concesioneze, fie chiar să le amaneze (așa cum s-a întâmplat în 1757 când, la fel ca toate veniturile Banatului timișan, au fost administrate de consorțiul Wiener Gemeinde Bank). Cu toate acestea, trebuie să menționăm neapărat faptul că la 29 ianuarie 1729 a luat naștere la Oravița „școala montanistică”, a cărei misiune era cea de a pregăti muncitori calificați pentru meseriile cerute de această industrie. Cu deplin temei o putem considera ca fiind cea dintâi școală profesională din sud-estul Europei. Mai trebuie să menționăm elaborarea și aplicarea unei legislații specifice în domeniul mineritului, așa numita „Banatische Bergsystema” elaborată de către consilierul Benedikt von Neffzern, care cuprindea 63 de articole și stipula o serie de dispoziții în ceea ce privea dreptul de proprietate, concesiunile, redevențele, relațiile de muncă etc.

Un moment important care a influențat viitorul industriei din Banat de munte a fost încheierea păcii de la Paris din anul 1763, în urma căreia imperiul austriac pierdea importanta regiune industrializată a Sileziei. Acest fapt, coroborat cu resursele potențiale ale Banatului, a constituit, probabil, elementul decisiv al evoluțiilor ulterioare.

Mai exista pe atunci o problemă care nu recomanda Bocșa ca locație pentru o industrie mare: reducerea pădurilor din această zonă, fapt ce a creat dificultăți în ceea ce privea producerea mangalului, element strict necesar fabricației fontei la furnale. De asemenea, căderile de apă (singura forță energetică erau roțile hidraulice) erau mici, iar zona era ușor inundabilă. Aceste elemente le găsim în raportul geologului Ignaz von Born, din 1768, adresat camerei aulice; în același an (la 3 septembrie), Cristoph Traugott Delius și Franz Xavier Wöginger întocmesc un raport prin care se propunea deschiderea unei exploatare în amonte, cu cca 3 mile austriece, pe cursul Bârzavei unde fusese găsit minereu de fier încă din anul 1757, iar celelalte dezavantaje nu existau.

Decizia de a construi în această zonă, lângă satul Reșița, o uzină metalurgică a fost aprobată în principiu de către autoritățile imperiale printr-o rezoluție care datează din 31 octombrie 1768. Această rezoluție a fost transmisă direcției montanistice de la Oravița iar aceasta a însărcinat oficiul montanistic de la Bocșa cu stabilirea amplasamentului concret și întocmirea devizului pentru executarea lucrărilor.

Consider că este vorba de unul dintre cele mai importante momente din istoria Banatului montan, care a determinat destinul localității transformând în sat ce avea (după conscripția lui Marsigli), 62 de case, într-unul din marile centre industriale din Europa.

Prin momentul inaugurării lor (3 iulie 1771), uzinele din Reșița evansează cu cinci ani și o zi Declarația de Independență a Statelor Unite ale Americii, ele fiind, în același timp, mai vechi decât fabrici de mare tradiție din Europa, precum Krupp (1811), Skoda (1859), Vitkovice (1829), Donawitz (1836), Sulzer și M. A. N. (1834), Burmeister & Wain (1842), Blansko (1846).

Construirea propriu-zisă a uzinelor a început prin deplasarea la fața locului a unei comisii din care făceau parte consilierii Delius și Wöginger (autorii propunerii), inginerul Karl Alexander Stenlein de la oficiul cadastral din Oravița și maistrul minier Josef Desiderius Redange. Amplasamentul a fost stabilit pe malul drept al râului Bârzava, iar decizia de construcție a fost aprobată de către guvernatorul Banatului, contele Karl Clary. Proiectele de execuție pentru furnale, clădirile atelierelor productive și anexe au fost elaborate de către Franz Müller von Reichenstein, asesor la direcția montanistică din Oravița, împreună cu bergmeister-ul Josef Desiderius Redange, a coordonat execuția lor efectivă. Concomitent, Cristopf Traugott Delius (1728 – 1779), care realizase lacurile antropice de la Oravița, a condus lucrările de săpare a canalului pentru aducțiunea apei precum și pe cele de prospectare a zonelor

limitrofe, ocazie cu care s-au mai identificat minereuri de fier și de cărbune. Construcția propriu-zisă a uzinelor a început în primăvara anului 1770, lucrările de lemnărie fiind conduse de maestrul dulgher Peter Korb din Oravița, iar cele de zidărie de către maestrul zidar Martin Klesko din Biserica Albă. Costurile lucrărilor au fost întrucâtva diminuate prin faptul că o parte a manoperei (în special cea necalificată și transportul) intra în cadrul obligațiilor pe care le aveau țăraniile către fiscul imperial. Barierele, deopotrivă tehnice și birocratice, au fost depășite și s-a trecut și la săparea „canalului topitoriei”, lung de 1723 stânjeni, care conducea apa spre roțile de acționare.

Potrivit unui raport al lui Redange, care se păstrează în arhivele de la Viena, în pofida cazurilor de paludism, lucrările au fost finalizate în iunie 1771, iar evenimentul solemn al inaugurării a avut loc la 3 iulie 1771, în prezența principalilor artizani ai construcției: Redange și Müller von Reichenstein. Știm astăzi că furnalele inaugurate cu acest prilej erau destul de mici (10,8 m înălțime), că se numeau „Francescus” și „Josephus” și că au fost sfințite de către călugărul franciscan Mihail Gozdici de la mănăstirea de la Carașova.

S-a montat cu această ocazie și o placă pe care se afla inscripția:

IUSSU AUGUSTAE THERESIAE CURRANTE MILLERIO ATQUE  
REDANGIO EXSURERAT FURNUS ISTE

(La ordinul augustei Theresia, sub îngrijirea lui Müller și Redange s-a construit acest furnal).

În buna tradiție a birocrăției imperiale, s-a încheiat cu această ocazie și un proces verbal care este semnat de către cei doi funcționari ce au luat în primire instalațiile: Schechenstuel și Lammer, document în care se consemnează că existau două furnale, patru ateliere de forjă (dintre care, unul pentru scule, magazii și alte utilități, în total un număr de 21 de clădiri. Din punct de vedere cronologic, ne găsim într-o etapă de pionierat a revoluției industriale, la doar șase ani după prima utilizare a cocsului la furnal pe continent (Sulzbach, 1765) și cu 13 ani înaintea brevetării mașinii cu aburi de către James Watt (1784). Călătorii trecuți prin Banat în ultimele decenii ale secolului al XVII-lea – și îi am aici în vedere pe Ignaz von Born, Jens Otto Esmarck, Bernhart von Cotta, dar mai ales pe Francisco Grisellini – fac o serie de referiri explicite la stadiul de dezvoltare al acestei industrii în regiune. Începuturile, repet, fost modeste, uzinele din Reșița aflându-se, de altfel, în primii cinci ani subordinea celor din Bocșa, constituind o subunitate administrativă a acestor

abia la 1776 s-a înființat oficiul montanistic din Reșița ca unitate nouă, independentă, în subordinea direcțiunii de la Oravița. Din această perioadă datează și primul sigiliu cunoscut al uzinelor. Trebuie să subliniez un lucru ce mi se pare foarte important și ale cărui consecințe au ajuns (sub o formă sau alta) până în zilele noastre. Din cauza faptului că tehnologia impunea folosirea unor mari cantități de lemn, uzinele au fost dotate de la început cu o suprafață de aproape 100 000 hectare de pădure ce avea să crească, ulterior, aproape în permanență. Un alt aspect semnificativ din această perioadă, legat tot de tehnologie, și care avea să singularizeze uzinele, îl constituie gradul înalt de integrare, care face să coexiste industrii aparent foarte diferite: silvicultură, minieră (cărbune, fier, metale neferoase), siderurgie și construcții de mașini. Izolarea relativă a zonei la periferia unui mare imperiu a obligat conducerea administrativă să accentueze această integrare, completând-o și cu o serie de alte utilități, aspecte ce s-au însumat cu spiritul paternalist și cu mentalitatea specifică atât timpului cât și locului.

Aș dori să subliniez, de asemenea, că până la sfârșitul secolului al XVIII-lea au mai apărut o serie de ordonanțe, emise de autoritățile imperiale și provinciale, în completarea lui „Banatische Bergsystema”; tot astfel, a fost abolită (1778) administrația militară directă, în vigoare din 1716 și, prin încorporarea Banatului istoric la regatul Ungariei, s-a trecut la o administrație civilă, pe comitate. Proprietatea Curții imperiale (prin diferitele structuri organizatorice, al căror nume s-a schimbat în decursul vremii) a rămas neștirbită și, ca un lucru foarte important în acești ani, s-a introdus și în Banat cartea unciară (urbaniul terezian), ceea ce a fost esențial pentru clarificarea raporturilor juridice de proprietate și a obligațiilor fiscale – și care este în vigoare și în zilele noastre.

Ca un element interesant de politică socială și mergând în spiritul reformelor pe care împăratul Iosif al II-lea le-a introdus, s-a stipulat obligativitatea ca toți proprietarii și concesionarii de perimetre miniere să contribuie la „lada frățască” (Bruderslade), introducându-se astfel o primă (chiar dacă rudimentară) formă de protecție socială.

Sfârșitul secolului XVIII mai cunoaște un eveniment ce merită să fie menționat, și anume cea dintâi comandă pentru export pe care o putem atribui cu certitudine industriei din Banatul montan, livrarea, între anii 1796 și 1797, unei comenzi de 20 000 proiectile de câte 20 și respectiv 26 funți, pentru artileria regatului Neapole. Este atestată și prezența unui meșter venit de la Znojmo (Slovacia), specialist în turnarea tunurilor, dar afirmația că până care o parte din tunurile din bronz turnate la Reșița s-ar regăsi în bronzul

coloanei Vendôme din Paris (după capturarea lor la Austerlitz și Wagram) plutește încă în domeniul ipotezelor și necesită investigații detaliate la arhivele militare din Viena și Paris.

Din punct de vedere al tehnologiilor folosite și al produselor realizate în primele decenii de activitate nu constatăm progrese semnificative decât, poate, creșterea lentă dar constantă a producției de cărbune, pe măsură ce se extindeau și perimetrele exploatabile. Fericita sincronizare a trei evenimente – pacea de la Adrianopol (1829), prin care s-a deschis navigația pe Dunăre (deja în 1830 s-a constituit societatea austriacă D. D. S. G.), extinderea aplicației mașinilor cu aburi la navigație (după experimentul reușit al lui Robert Fulton, din 1807), precum și programul de dezvoltare a rețelilor de cale ferată (inclusiv în imperiul austriac) – a fost factorul decisiv în dezvoltarea industriei în Banatul montan. Concret, au început deja (1819) încercări de folosire a cocsului la furnale, obținut din cărbuni de la minele Doman și Secul și chiar dacă la început acestea au eșuat, în deceniile următoare aveau să cunoască o lentă dar constantă extindere.

În anul 1845 când erariul, în urma unei analize temeinice, a decis extinderea uzinelor, luând ca model fabrica franceză de la Decazeville, acestea se compuneau, la Reșița, din:

- trei furnale având o înălțime de 36 picioare vieneze
- o turnătorie folosind cuptoare cu flacăără, hală de formare  
preparare amestecuri și uscare
- o turnătorie de metale neferoase
- o turnătorie de fontă cenușie
- o turnătorie de fontă „artistică” (Potterie-Guss)
- trei ateliere pentru forjă (primul era pentru pile, iar celelalte  
aveau două și, respectiv, cinci ciocane)
- un atelier de pudlaj și laminare, care producea șine, tablă și  
alte semifabricate
- un atelier mecanic având 35 mașini unelte (cu acționare prin  
curele de la un ax central)
- un atelier de fabricat tunuri

Energia necesară uzinelor se mai asigura, în parte, și prin roți hidraulice dar deja ponderea principală era dată de mașinile cu aburi. La anul 1846 este atestat faptul că uzinele construiseră cea dintâi mașină cu aburi din sud-estul Europei, cu putere de 100CP, cu simplu efect, destinată forței proprii. În același an este atestată și cea dintâi linie ferată instalată la Reșița, cu o lungime de 610 m (cu tracțiune animală). Distrugerea, în urma Revoluției de la 1848-49

unei mari părți din arhiva uzinelor îngreunează astăzi o privire de ansamblu asupra acestei perioade și face cu atât mai valoroase puținele izvoare autentice care să mai fi ajuns până la noi.

După înfrângerea revoluției prin capitularea de la Șiria (13 august 1849), autoritățile imperiale au trecut la un amplu program de refacere și dezvoltare a industriei, care cuprindea terminarea lucrărilor începute (linia ferată, galeriile minei, instalațiile industriale de la Reșița și Bocșa), dar și lucrări noi precum încă un furnal, extinderea laminorului și a atelierului de tunuri etc. Se remarcă, de pildă, faptul că în anul 1851 uzinele din Reșița au produs deja, pentru prima oară în spațiul sud-est european, șină de cale ferată destinată liniei ferate Oravița-Baziaș (cea dintâi de pe teritoriul României). Aș vrea să subliniez, în aceste circumstanțe, din nou, că supraviețuirea acestei industrii vreme de un sfert de mileniu, în ciuda unor condiții istorice deseori ostile și a unor evoluții tehnologice nefavorabile a fost posibilă și a determinat escaladarea lentă dar constantă a unor astfel de praguri, datorită conștiințiozității și priceperii oamenilor pe care încercăm să-i facem cunoscuți, să-i omagiem cu acest prilej. În perioada ce a urmat anului 1849, a existat în imperiul austriac și o puternică criză financiară, ca rezultat al unor cheltuieli militare excesive, ceea ce a impus (nimic nu este nou sub soare!) o revizuire a investițiilor bugetate. A fost delegată, către guvernul imperial, o comisie care urma să analizeze, la fața locului, situația mineritului și metalurgiei din Banat (dar și din alte provincii ale imperiului) și să elaboreze programe privind viitorul acestora și posibilitățile de redresare. Conducătorul comisiei era consilierul minier imperial Anton Weissner, alături de directorul oficiului montanistic din Oravița, Friderich Reitz. Acesta a întocmit un raport extrem de detaliat, care recomanda vânzarea întregului domeniu bănățean dacă nu se dispunea, într-un termen rezonabil de scurt, de un capital suficient pentru terminarea lucrărilor începute. În aceeași perioadă, în cadrul administrației centrale a imperiului, se depuneau eforturi pentru aplicarea proiectului de crearea a unei rețele feroviare care să lege Viena de principalele orașe și centre industriale, proiect elaborat de către profesorul Franz Xavier von Riepl, consilier al ministrului lucrărilor publice. Singura soluție, din motivele pe care le-am amintit deja, putea să fie o vânzare sau o concesionare a acestor proprietăți unui investitor dispunând de o forță financiară cu interese semnificative în acest domeniu. Autoritățile austriece au purtat discuții cu mai multe consorții interesate, iar în cele din urmă, discuțiile s-au finalizat cu o societate nu de multă vreme înființată, denumită „Societatea privilegiată imperială și regală a căilor ferate de stat”, care a intrat în istorie cu cunoscutul acronim St. E. G. Din acest moment, pentru o perioadă de



aproape un secol, industria Banatului montan intră în proprietate particulară și începe epoca sa de maximă prosperitate. Un element interesant este de remarcat, și anume faptul că, și aici, Banatul deține o prioritate chiar dacă aceasta nu este de natură tehnică, ci din domeniul social-economic, fiind vorba de cea dintâi privatizare realizată pe teritoriul actual al României. St. E. G., care a cumpărat aceste proprietăți deținute de către „erariu” în Banat, a mai achiziționat cu acest prilej principalele mine și exploatări metalurgice deținute de către acesta în Boemia, cele de la Kladno, Sobochleben și Brandeisl, precum și (ceea ce constituia principalul obiect de interes) concesionarea construirii și exploatării pe termen de 90 ani a unei rețele de căi ferate de aproape 4 000 km, cu plata către stat a unei redevențe anuale de 5,2% din veniturile brute ale exploatării. Contractul a fost semnat la Viena la 1 ianuarie 1855, iar după două zile a fost ratificat de către împăratul Franz Josef; valoarea acestui contract, de 200 milioane franci aur poate că nu mai spune astăzi mult, dar vom adăuga și faptul că era practic egală cu cea pentru construirea Canalului de Suez. Se cuvine, poate, a fi spuse și câteva cuvinte despre St. E. G., ce era un consorțiu internațional, cu capital austriac și francez, legată de trei bănci Société générale du crédit mobilier de Paris, Georg Sina (Viena) și Arnstein&Eskeles (Viena). Cei patru semnatari ai contractului din partea marelui cumpărător au fost: bancherul francez Isaac Perriere, ducele Rafael Galliero (cumnatul lui Napoleon al III-lea), baronul Georg Sina și bancherul austriac Daniel Eskeles.

Preluarea efectivă a patrimoniului s-a făcut etapizat în cursul anilor 1855 și 1856, descentralizat pe fiecare dintre localitățile unde „erariul” își vânduse proprietățile, recepția fiind făcută de către primul director numit de către St. E. G. în Banat, francezul Charles Dubocque. Vom remarca drept curiozitate faptul că primii trei directori ai St. E. G. au fost francezi, lui Charles Dubocque urmându-i George Bresson și, apoi, Jacques Maniel. Din punct de vedere organizatoric, St. E. G. era realmente o corporație transnațională, aceasta cu mult înainte ca această noțiune să fi făcut istorie. Ea avea două sedii, atât la Paris cât și la Viena, iar adunările generale ale acționarilor și consiliului de administrație se întruneau, conform statutelor, alternativ în cele două capitale.

După încheierea acordului dualist (Beust-Deak) din februarie 1867, autoritățile ungare au insistat, iar în 1868 au și obținut de la consorțiu constituirea unei direcțiuni la Budapesta – pentru a gestiona partea de patrimoniu ce se găsea pe teritoriul Ungariei de atunci.

Din punct de vedere practic, preluarea de către St. E. G. a constituit un nomenclator de cotitură în industria din Banatul montan din mai multe motive. Astfel, pe de o parte, centrul de greutate s-a mutat de la industria minieră și metalurgică primară spre furnizarea de produse metalurgice finite și ale construcției de mașini, iar, pe de altă parte, gradul de complexitate al acestora a început să crească.

Este, desigur, greu de descris într-un spațiu inevitabil limitat, complexitatea unei asemenea evoluții și, din această cauză, voi evidenția succint câteva dintre momentele și evenimentele mai semnificative. Există astăzi, dinericire, lucrări de specialitate care abordează detaliat această epocă, așadar ei interesați pot face oricând apel la ele.

Reluând firul istoriei, să amintim că în urma descoperirii, în zona Anina, a unui important zăcămint de fier (sferosiderită), cu 36-38% Fe, așa numitul „black-band”, s-a luat decizia construirii aici a unui complex siderurgic integrat cuprinzând furnale, oțelărie, cocserie, laminoare, turnătorie, dar și ateliere mecanice, astfel încât volumul transportului din Anina să fie mai mic cantitativ, iar cu valoare unitară mai ridicată. Totodată s-au luat măsuri de finalizare a liniei ferate spre Lișava și Oravița, linie ce a fost inaugurată pentru trafic de marfă în decembrie 1863, în timp ce obiectivele complexului siderurgic au fost puse treptat în funcțiune încă din 1861.

În ceea ce privește uzinele de la Reșița, consemnăm în această perioadă transferarea fabricației de tunuri la arsenalul armatei austriece de la Viena (1859) deoarece în acel moment St. E. G. era interesată în special de producția de tunuri – și aceea specifică, pentru infra și suprastructura căilor ferate. Aceasta însă nu mai era posibilă fără o semnificativă mutație în plan tehnologic, lucru care s-a și produs când, la Reșița, a fost asimilat procedeul Bessemer de obținere a oțelului (1868), fiind a treia uzină din imperiu care l-a folosit, iar apoi, procedeul Simens-Martin (1876). Totodată s-au reconstruit și diversificat liniile de laminare iar de la 1870 s-a adăugat un modern laminor de obținere a bandajelor feroviare. În anul 1889 începe obținerea de oțeluri speciale în reuzete și tot în aceeași perioadă se reconstruiesc și extind turnătoriile de oțel, fontă și metale neferoase. În ceea ce privește furnalele, se continuă activitatea atât cu mangal cât și prin folosirea cocsului, acesta din urmă impunându-se definitiv odată cu anul 1911, când s-a construit un furnal sistem Bessemer-Chalmers, cel mai mare din imperiu. Voi mai arăta că pentru asigurarea cantității de lemne necesare atât fabricării de mangal cât și distilării industriale de alcool, în anul 1864 s-a construit pe Bârzava, la 7 km amonte de satul Bârzava, un baraj din lemn și piatră al cărui scop era cel de regularizare a

debitelor și de formare a convoaielor de plute până la marginea de est a Reșiței unde, în locul numit „Länd”. avea loc transbordarea lemnelor și prepararea lor în mangal sub formă de „bocșe”.

Nevoia crescândă de lemn și cărbune a făcut ca între 1868 și 1870 să se construiască o cale ferată între uzina din Reșița și mina de cărbune de la Secu (12,3 km lungime), mai întâi folosindu-se tracțiunea cu cai iar apoi, de la 2 noiembrie 1871, și cea cu aburi. Tot în această perioadă s-a construit o linie ferată cu același ecartament îngust (948 mm=3 picioare vieneze) și până la Bocșa, respectiv, Ocna de Fier, făcând legătura atât cu celelalte uzine de pe Valea Bârzavei cât și cu principala sursă de minereu de fier.

Dacă prima locomotivă care a circulat la Reșița (1871), denumită „Szekul”, a fost adusă de la Viena, la numai un an după aceea în uzina din Reșița s-au fabricat (1872) cele dintâi locomotive dintr-o lungă serie ce a generat o frumoasă istorie. Este vorba, în primul rând, de locomotiva „Resicza” (seria St. E. G. 52), realizată după proiectul inginerului scoțian John Haswell (1811-1897), cel care a fost timp de peste patru decenii directorul fabricii de locomotive din Viena a St. E. G.

În perioada 1872-1898 la Reșița s-au fabricat mai multe locomotive cu aburi: trei de tipul St. E. G. 52, cu două osii cuplate, patru de tipul St. E. G. 5 ORIENT, cu patru osii cuplate și trei de tipul St. E. G. 123, cu trei osii cuplate. Din fericire, cea mai veche dintre acestea, „Resicza”, s-a păstrat până în zilele noastre și constituie piesa principală a Muzeului de locomotive cu aburi, în aer liber, organizat la Reșița cu prilejul centenarului acestei fabricații (1972).

Printre contribuțiile mai semnificative ale acestei perioade trebuie să menționăm fabricația de poduri, începând cu cele feroviare (1870) și cele rutiere (1882). Primele poduri feroviare sunt cele de pe linia ferată Stadlau (Viena - Brno – și aici amintesc marele viaduct de la Ivancice peste râul Jihlava, în funcțiune până în anul 1938, și care, la data construirii, era cel mai mare din Europa centrală. De asemenea, primul pod rutier construit peste Tisa, la Seghedin, după un proiect elaborat de biroul din Paris al lui Gustave Eiffel. Peste 180 de poduri feroviare și rutiere importante din 11 țări europene și astăzi au fost construite de către uzinele reșițene în acea perioadă, iar soluțiile tehnice și materialele folosite au asigurat o fiabilitate cu totul deosebită, unele dintre ele aflându-se și astăzi în funcțiune, după peste 120 ani de la fabricare.

Evident că marea expansiune, diversificarea din punct de vedere tehnologic și al produselor finite trebuia să fie susținute și printr-o dezvoltare corespunzătoare a capacității de producție. În acest scop, spre sfârșitul secolului al XIX-lea, când vechiul perimetru din zona centrală a orașului a devenit pr

strâmt, mai ales din cauză că deja uzina se intersectase cu zone de locuit, s-a luat o decizie radicală de către consiliul de administrație, și anume, cea de inițiere a dezvoltării ample pe malul stâng al Bârzavei, zonă nelocuită până atunci, relativ îngustă și segmentată de formele de relief. Între anii 1886 și 1891, aici au fost construite, de la vest spre est: fabrica de poduri și construcții metalice, fabrica veche de mașini și forja, cărora li s-a adăugat ulterior (tot în perioada St. E. G.) o fabrică de roți montate pentru locomotive și vagoane și o hală pentru prese, iar în perioada războiului, o secție pentru producția de muniții, devenită ulterior fabrică de mașini electrice. Realizarea acestei platforme, care a devenit nucleul actualei Uzine Constructoare de Mașini, a însemnat mutația calitativă esențială a industriei reșițene.

Sectorul construcțiilor de mașini a depășit definitiv atunci rolul de simplu „prestator de servicii” pentru cele siderurgic și minier, iar produsele sale finite încep să aibă o pondere de două treimi din propria activitate. La sfârșitul secolului XIX începe să se reia la Reșița fabricația de armament și se execută tunuri navale de 6 țoli, tunuri de câmp și obuziere de 80 și 100mm, afete de tun, muniție de artilerie, mine și obuze, plăci de blindaj, automobile blindate care au atras denumirea nu lipsită de orgoliu de „micul Krupp”.

Este iarăși nu lipsit de interes să analizăm puterea și dimensiunea internațională a St. E. G., în cadrul căruia uzinele și exploatarea din Banat erau deja o componentă centrală. Astfel, și după ce în guvernul maghiar a răscumpărat concesiunea căilor ferate (1891), urmat de cel austriac (1908), activitatea a rămas deosebit de importantă mai ales că investițiile pe care consorțiul le făcuse fuseseră deja de multă vreme recuperate. Semnificativ mi se pare de exemplu faptul că St. E. G. a fost în acei ani unul dintre cei mai importanți furnizori de material feroviar în România, unde a preluat și finalizat lucrările neterminate de către compania Stroussberg. În decursul timpului, St. E. G. a exportat locomotive și material feroviar în 11 țări (în livrările acestea intrând și componente fabricate la Reșița). De asemenea, prin marea sa diversitate și forță financiară St. E. G. a participat la unele carteluri internaționale ca, de pildă, Holzholzentrale G. (HOZAK), înființat în 1902, sau cartela europeană a fabricațiilor de bandaje pentru locomotive și vagoane Deutsche Stahlgemeinschaft (1907). Cu timpul societatea a reușit să preia pachetul de control la numeroase societăți, atât în Austro-Ungaria cât și în alte țări și să obțină concesiuni de perimetru miniere în Bulgaria, Grecia, Turcia și Rusia. De altfel, strategia economică a St. E. G. avea ca o prioritate cumpărarea unor terenuri forestiere, agricole sau miniere, astfel încât, în ajunul primului

război mondial, ea deținea numai în Banat 133 000 hectare, fiind al șaselea proprietar funciar de pe teritoriul Ungariei.

O importantă validare internațională, astăzi din păcate aproape uitată de către publicul larg, este cea a participării uzinelor din Reșița la expozițiile mondiale organizate după obiceiul vremii în cea de a doua jumătate a secolului XIX, așa după cum au fost cele de la Londra (1862), Viena (1873), Paris (1855, 1867, 1878, 1889 și 1900), Budapesta (1896). Produse industriale, începând cu lingouri și laminate și terminând cu una dintre primele locomotive cu aburi fabricate aici, au fost expuse stârnind, în epocă, aprecierea justificată a contemporanilor.

Desigur că programul de investiții al St. E. G. a fost unul foarte amplu și am putea spune că el avea o viziune și o premoniție impresionantă. În afara celor deja amintite și fără să putem epuiza lunga listă a marilor lucrări, cred că se cuvine a fi amintite fabrica de cărămizi refractare care, anul acesta, împlinește o sută de ani, cea dintâi hidrocentrală (Grebla), cu întreg complexul ei de canale, conducte și captări, rețeaua de căi ferate, clădiri rezidențiale și cele destinate angajaților. De altfel, în legătură cu acest domeniu, trebuie să arăt că în perioada de existență a St. E. G. s-au înregistrat modificări semnificative în ceea ce privește organizarea vieții sociale, atât ca efect al evoluției și maturizării generale a spiritului epocii, cât și prin organizare administrativă și edilitară a localităților.

După 1860 se creează un sistem al asigurării sociale propriu pentru cazuri de boală, accidente, decese și pensii, sistem ce avea la bază o contribuție mixtă a patronatului și a angajaților și care a fost îmbunătățit în 1891 și 1907. Există aspecte sociale deosebit de interesante și în ceea ce privește viața sindicală, organizațiile profesionale și culturale ale muncitorilor, care au făcut în câteva rânduri, obiectul analizei și cercetării. De asemenea, pentru a încheia aici această evidentă racordare, pe care am subliniat-o, la spațiul spiritual economic al Europei centrale, voi mai menționa și frecvențele legături științifice pe care uzinele le aveau cu politehnici și academii de renume de la Budapesta, Viena, Leoben, München sau Aachen, prin care s-a beneficiat de expertiză informație directă și imediată.

Sfârșitul celui dintâi război mondial a adus, după cum este foarte bine cunoscut, și a amplă efervescentă a mișcărilor populare și naționale ducând la sfârșitul unor state multietnice, între care Austro-Ungaria. Urmare a hotărârii Marii Adunări de la Alba Iulia din 1 decembrie 1918, ratificate în 1920 prin tratatele de pace de la St. Germain și Trianon, s-a creat în Europa răsăriteană o nouă realitate geopolitică, economică și administrativă. Astfel, în ba

clauzelor tratatelor de pace încheiate între Austria și aliații săi și Puterile Centrale, s-a ridicat și problema plății unor compensații și despăgubiri de război (acordul de la Spaa). Clarificarea acestora a fost foarte dificilă, ca și întreaga problemă a proprietăților (să ne reamintim că la St. E. G. existau și acționari francezi). Pe de altă parte, statul român, având în urmă experiența primului război – pe care l-a străbătut fără să aibă o bază industrială proprie pentru armament și material militar – era deosebit de interesat în soarta acestor puternice baze industriale. În cele din urmă, toate tratativele și discuțiile au dus la două concluzii majore:

a) În ceea ce privește despăgubirile și datoriile antebelice ale St. E. G. precum și cele angajate în timpul războiului, când aceasta subscriesese la împrumuturile de război ale statului austro-ungar, St. E. G.-ul s-a obligat prin directorul general, dr. Adalbert Veit, să achite 75% din totalul acestor datorii, a un curs de 30 centime pentru fiecare coroană datorată, urmând ca pentru restul de 25% să emită acțiuni noi ale St. E. G., care să fie distribuite exclusiv acționarilor Antantei ce dețineau acțiuni St. E. G. la data de 1 august 1914, repartiția urmând a se face proporțional

b) În legătură cu viitorul formei de organizare a industriei din Banatul de munte, statul român, în urma unui raport făcut de către generalul Ștefan Burileanu în septembrie 1919, era interesat să exercite un control și o participare cât mai mari, ceea ce se lovea de persoana juridică a vechiului proprietar. Nodul gordian a fost tăiat în anul 1920 când, în urma unor negocieri directe ale St. E. G., reprezentat tot de către dr. Adalbert Veit și dr. Eugen Jinksz, cu ministerul român al industriei și comerțului, condus de către Octavian Țăzlăoanu, s-a hotărât înființarea unei mari societăți comerciale, persoană juridică română, la care aportul St. E. G. să îl constituie patrimoniul deținut în România.

Decizia a fost luată la 8 iunie 1920, când s-a publicat Decretul regal nr. 455 pentru înființarea noii societăți ce avea să se numească „Uzinele de Fier Domeniile Reșița” și să intre, la rândul său, în istorie sub acronimul U. D. ... Ea avea să fie înscrisă la Registrul comerțului de pe lângă Tribunalul din Lugoj, sub numărul 338/1920.

Pe teritoriul județului Caraș-Severin de atunci, societatea nou înființată avea în proprietate următoarele

- uzinele metalurgice și cele constructoare de mașini de la Reșița și Anina
- fabrica de mașini agricole de la Bocșa

– minele de fier și metale neferoase de la Dognecea și Ocna de Fier

– minele de cupru de la Oravița, Ciclova Montană și Sasca Montană și mina de aur de la Oravița

– minele de cărbuni de la Steierdorf, Doman și Secul

– atelierul de unelte agricole de la Ciclova

– concesiunea unor perimetre miniere, printre care amintim minele de fier și mangan de la Feneș, Delinești și Armeniș, cele de lignit de la Caransebeș, Armeniș și Bozovici, precum și altele

– fabricile de cherestea de la Anina, Bocșa, Zăvoi și Văliug și fabrica de var de la Colțan

– domenii cu o suprafață de 95 863 hectare, dintre care 88 248 hectare de pădure (cifre rămase după efectuarea marii reforme agrare din 1922-1923)

Societatea dispunea de 134 km de căi ferate uzinale și forestiere, 103 km canale de plutărit, trei vii (Moldova Nouă, Tirol și Ramna), două iazuri piscicole (Anina și Văliug) precum și de participația majoritară la 16 societăți (ulterior, ea a crescut la 29)

Este vorba deci de un patrimoniu deosebit de mare, greu de cuantificat valoric, din care se remarcă în mod deosebit ponderea mare a proprietății funciare (forestiere mai ales). Consecvenți unor reguli ferme și unor principii create, cei care au condus destinele societății U. D. R. au văzut în această proprietate funciară nu numai o funcție economică, pe care, de altfel, au administrat-o cu multă competență, ci și ca pe un important garant al unor împrumuturi necesare celorlalte sectoare, recurgând în mai multe rânduri la aceasta pentru garanțiile ipotecare de rigoare.

De la început societatea și-a elaborat o strategie de dezvoltare care avea în centrul său un program de investiții extrem de ambițios, cu un prim obiectiv constând din repararea și modernizarea parcului feroviar al României deosebit de eterogen la acea vreme și aflat într-o stare precară, amenajarea unei noi fabrici de mașini electrice (cea dintâi din România), modernizarea laminoarelor precum și un program convenit cu Ministerul de război pentru repararea și modernizarea materialului de artilerie. În acest scop au fost necesare lichidități financiare importante, care au fost atrase prin majorarea capitalului social și emiterea de noi acțiuni, atrăgându-se aici consorții bancare românești și străine. Timp de trei ani, până în iunie 1923, statutele au avut un caracter provizoriu nefiind ratificate de către corpurile legiuitoare. Abia odată cu Înaltul Decret Regal 2455/14 iunie 1923 s-a aprobat ca acțiunile să devină nominative (era

la purtător) și s-a stabilit, dată fiind marea importanță strategică a uzinelor, ca minim 60% din capitalul social să fie deținut de către persoane fizice și juridice române. Prin diferite jocuri de interese (ce nu au lipsit în decursul timpului), cercurile de afaceri internaționale și din țările influente în România au găsit însă soluții juridice să eludeze aceste prevederi, fapt pe care îl putem constata și din examinarea unei evoluții a structurii consiliului de administrație. Fără să intrăm în detalii, voi spune că în prima perioadă a fost o influență predominantă a cercurilor de afaceri anglo-franceze (mai accentuată după 1930), după 1935 a apărut și capitalul cehoslovac, iar din 1939, în urma acordului Clodius și a înlăturării lui Max Ausnit din funcția de administrator delegat, a crescut ponderea capitalului german, uzinele intrând sub influența trustului Herman Goering Werke. După încheierea acordului de armistițiu (1944) și după încetarea celui de-al doilea război mondial, prin schimbarea situației politice și istorice, industria din Banatul de munte (și nu doar ea) a intrat, pentru o lungă perioadă, în sfera de decizie sovietică.

Cercetând felul în care au evoluat în timp cele mai importante dintre capacitățile de producție ale U. D. R., putem arăta următoarele:

Furnalele au fost refăcute funcționând exclusiv cu cocs, iar după depășirea momentului crizei generale din 1929-1933, unul dintre ele a fost total reclădit, ajungându-se, în 1942, la o producție de fontă de 106 000 tone.

Cocseria a fost mutată de la Anina la Reșița, concomitent cu realizarea, în 1934-35, unei noi capacități care folosea ca materie primă cărbuni de la Doman, executând totodată produse secundare care se distilau la secția din Vasiova

Oțelăria Siemens-Martin a fost extinsă la șapte cuptoare, având capacități între 33 și 100 tone și a ajuns până la o producție de 230 000 tone în 1942. Acesteora li s-a adăugat un cuptor electric de 2 tone (în 1928) și un cuptor Martin de 4 tone, care produceau până la 6 000 tone/an oțeluri aliate și speciale

Laminoarele erau secția cea mai mare a uzinelor atât ca pondere în cifrele de afaceri cât și ca număr de angajați. Aici se consuma 65-70% din energia electrică și se lucra cu șase linii de laminare (fină, mijlocie, pregătitoare, tablă, universală și șine), la care se adăugau laminorul de discuri și cel de bandaje.

Turnătoriile erau din punct de vedere spațial și organizatoric integrate sectorului siderurgic și aveau ateliere pentru turnat piese din oțel, fontă, metale și aliaje neferoase și precizie (turnătorie artistică). Erau din punct de vedere funcțional integrate de la prepararea materialelor de formare până la curățirea pieselor turnate.



Forja a fost extinsă în perioada premergătoare primului război mondial cu o hală pentru prese, însă aici modernizările s-au limitat la înlocuiri de cazane și la unele utilaje noi (ciocan matrițor, prese etc.).

Fabrica de poduri, construcții metalice și schimbătoare de cale era situată în extremitatea de vest a vechii platforme de pe malul stâng al Bârzavei, unde a funcționat vreme de aproape șapte decenii. Aici s-au realizat în tot acest interval (inclusiv perioada St. E. G.) aproape 500 de poduri feroviare și rutiere pentru 11 țări europene, ponderea cea mai mare (a celor din perioada U. D. R.) fiind însă în România, unde societatea U. D. R. a fost unicul astfel de furnizor. În afară de poduri, această fabrică a mai realizat schimbătoare de cale și ramificații având în acest sens o licență a firmei Vögele din Mannheim, din anul 1924, poduri rulante și macarale (cea dintâi macara a fost realizată încă din anul 1905 pentru depozitul central de laminate) precum și construcții metalice pentru hale industriale și obiective civile. În legătură cu acestea, cred că trebuie amintite, în primul rând, clădirea Palatului Telefoanelor din București, realizată în perioada 1930-1932 – cea dintâi clădire din România având construcție de rezistență sudată. Ei i s-au adăugat ulterior numeroase altele, cum ar fi Palatul Adriatica, Palatul CFR, clădirea laminoarelor de la Uzinele Malaxa, Uzinele Rogifer, clădirea Societății de gaz și electricitate din București etc. În domeniul podurilor mi se par demne de reținut refacerea, în anul 1921, a podului de peste brațul Borcea precum și cele două poduri sudate de peste Bârzava (primele din România), montate în 1931 și, respectiv, 1937.

Fabrica veche de mașini, construită între 1888 și 1890, a fost completată cu două deschideri frontale și cu un atelier de tratamente termice devenit ulterior secție independentă. Profilul de fabricație al acestei secții era în primul rând fabricația de armament, apoi piese mecanice pentru locomotive, utilaj petrolifer, mașini cu aburi, subansamble mecanice pentru mașini electrice etc. Dotările tehnice în ceea ce privește utilajele de performanță al acestei secții au rămas unice în România până la începutul anilor '60. Nevoia de creștere a capacității în ceea ce privește sectoarele de prelucrări mecanice și montaj a determinat ca în preajma celui de al doilea război mondial să se mai construiască o secție cu acest profil, la est de fabrica de locomotive, având cinci deschideri orientate sud-nord (spre deosebire de cele existente până atunci).

Fabrica de mașini electrice a luat naștere imediat după primul război mondial, atunci când societatea U. D. R. a fost pusă în fața unor realități economice și tehnice pe care nu le mai cunoscuse și a fost nevoită să înceapă inițial să repare mașini electrice iar apoi să execute astfel de utilaje noi.

Primele motoare electrice fabricate aici au fost cele pentru dotarea noii fabrici de locomotive precum și pentru redeschiderea exploatării puțului Ponor de la mina Anina (1922). Scurt timp după aceea (1924) au fost realizate primele transformatoare electrice, iar în anul 1926 s-au produs și generatoare, uzina din Reșița fiind timp de peste 30 de ani singurul furnizor din România pentru asemenea utilaje și echipamente.

În anul 1922 a fost construită în cadrul U. D. R. o nouă fabrică pentru realizarea locomotivelor cu aburi atât a celor necesare căilor ferate române cât și altor beneficiari. A fost una dintre cele mai moderne unități de acest gen din Europa și aici s-au realizat, timp de aproape patru decenii, 1452 locomotive cu aburi noi și s-a realizat un număr mult mai mare de reparații pentru locomotive. A reprezentat unul dintre marile succese tehnice atât ale uzinelor reșițene cât și ale industriei României, iar din anul 1925, când s-au realizat primele două locomotive cu aburi supraîncălziți, România nu a mai depins practic de importurile acestor utilaje, ajungând chiar să le exporte.

Fabrica de mașini agricole de la Bocșa Română a constituit, mai ales după anul 1931 – când s-a transferat aici și fabricația de unelte agricole de la Ciclova Montană – o altă subunitate administrativă care, pe lângă mașinile și inventarul agricol necesare gospodăriilor și comunităților, realiza și materiale pentru nevoile armatei (paturi de campanie, bărci metalice, etuve, scări, pontoane etc.).

Mă voi limita aici cu această foarte succintă prezentare a unei importante etape a evoluției istorice a industriei din Banatul de munte, nu înainte de a spune că tot aici a existat și un sistem energetic integrat, dispunând de șase hidro- și termocentrale (cu cărbune și gaze de furnal), cu o linie de transport energie electrică la 55kV între Anina și Reșița, prin care se putea face balansarea consumului, realizată în 1916..

Perioada aceasta, deosebit de fastă în ceea ce privește funcționarea uzinelor, este marcată de câteva evenimente pe care putem să le considerăm ca fiind semnificative; printre ele, să amintim: realizarea primelor locomotive forestiere (1925), a primelor locomotive cu ecartament normal seria 50.000 (1926), seria 30.000 (1932), seria 142.000 (1937), seria 131.000 (1939), a compresoarelor pe aer (1937), a pompelor mari (1939), încheierea convenției cu firma Vickers pentru achiziționarea licenței de realizare a armamentului (21 mai 1934) și, desigur, multe altele.

Criza economică din anii 1929-1933 a lovit și societatea U. D. R. și prin ea întreaga industrie a Banatului montan. Statul român și-a anulat în această perioadă comenzile de material rulant, poduri și armament, a decalat termene

de plată punând uzinele într-o situație extrem de dificilă din care nu au putut ieși decât prin împrumuturi ipotecare de pe piața externă de capital. Trebuie să reținem faptul că era vorba de cea mai mare întreprindere din România sub aspectul cifrei de afaceri, al numărului de angajați și al capitalului social. Cu toate aceste condiții grele societatea U. D. R. plătea și în acei ani 10% din impozitele societăților comerciale din România. Dificultățile perioadei de criză au putut fi depășite doar prin potențialul tehnic și uman de care dispunea societatea, precum și prin elasticitatea pe care i-o conferea marele său grad de integrare tehnologică, asigurându-i garanția de solvabilitate.

Desigur și capitalul uman a jucat un rol foarte important în surmontarea dificultăților și cred că se cuvine să reamintim celor care ar citi aceste rânduri că scopul lor principal este acela de a aduce un modest dar pios omagiu acelor care au dat valoare muncii, asigurând continuitatea și performanțele acestei industrii.

Structura de producție foarte elastică, deși integrată pe verticală, a permis depășirea crizei majore de care aminteam, uzinele rămânând în permanență pe poziția de lider al industriei metalurgice din România. Astfel, în anul 1933, U. D. R. a reușit să impună încheierea unui cartel al producției și desfacerii laminatelor, urmat, în 1936, de o a doua astfel de înțelegere în ceea ce privește produsele din ramura construcțiilor de mașini. La acestea se cuvine să mai adăugăm desigur convenția încheiată, încă din anul 1924, privind împărțirea pieței produselor de oțel, prin care U. D. R. devenise membru în așa numita „Zentral Europäische Gruppe” (Z.E.G.), ca și convențiile de licență încheiate în anul 1924 cu firma americană National Supply Company în ceea ce privește fabricația de utilaj petrolifer, respectiv, cu marele concern britanic Vickers pentru obținerea licenței de fabricație a tunurilor anticar și antiaeriene, inclusiv a muniției aferente acestora (1934).

Coroborând toate aceste aspecte vom avea o imagine fie și parțială locului deosebit de important pe care societatea U. D. R. l-a avut în economia României. În perioada premergătoare celui de-al doilea război mondial, ca în timpul desfășurării acestuia am asistat la o creștere intensivă (dar și extensivă) a activității. În afară de frământările în ceea ce privește structura acționariatului modificările la nivel de vârf ale conducerii despre care am vorbit deja, a fost construită o modernă secție de prelucrări mecanice și montaj (hala nouă destinată producției de armament, utilaj petrolifer și piese mecanice pentru locomotive.

În toată perioada războiului, industria Banatului de munte nu a avut de suferit distrugerii fizice directe, singurul risc ce a existat la un moment dat fiind înregistrat la minele din Anina, localitatea situându-se în zona directă de operații militare. Curajul și fermitatea de care a dat dovadă cu această ocazie directorul minelor, ing. Vasile Poboran, a salvat aceste locuri de muncă. Au existat în perioada războiului, ca, de altfel, și după aceea, mulți factori perturbatori asupra eficienței și performanțelor tehnice, legați de dificultăți de aprovizionare cu materiale, semifabricate și piese de schimb, apoi au urmat anii deosebit de grei marcați de deportările etnicilor germani în fosta Uniune Sovietică (ceea ce a lipsit această industrie de o mână de lucru deosebit de bine pregătită), excesele legate de „epurările” din motive așa-zis politice (ocazie cu care n-au lipsit vendetele personale). La toate acestea trebuie să adăugăm seceta acelor ani, puternica inflație și mai ales condițiile severe ale despăgubirilor de război impuse României prin convenția de armistițiu. Toate acestea au dus la dereglări majore în mecanismul bine pus la punct în care funcționa această industrie. Uzinele au fost obligate să furnizeze pentru partea sovietică un număr impresionant de utilaje: locomotive cu aburi (224 bucăți, a căror livrare s-a extins până în anul 1954), construcții metalice și poduri, utilaj petrolifer, roți montate, piese de schimb și laminate.

În afară de aceasta, trebuie să ne gândim și la faptul că România era la acea dată o țară cu economia devastată de război, care trebuia să-și refacă infrastructura : poduri, clădiri, material rulant, echipamente industriale, iar Reșița era practic singura uzină care putea, la nivelul de atunci, să realizeze acest lucru. Poate că acest fapt a salvat industria Banatului montan de la pericolul care a pândit-o la un moment dat - de a fi demontată și considerată „captură de război”.

Modificarea regimului politic din România, în perioada 1945-1947, a continuat cu mutații în plan economic. Astfel, la 11 iunie 1948, a fost adoptat Decretul-lege 119/1948, prin care un număr de 351 societăți din diferite domenii au fost preluate de către stat, iar Uzinele de Fier și Domeniile Reșița se găseau pe primul loc în această listă. A urmat o perioadă de aproape un an când la numirea consacrată s-a adăugat „întreprindere naționalizată”, fiind înregistrată sub această denumire în luna februarie 1949. În acest răstimp uzinele au fost integrate unor structuri organizatorice nou create, specifice economiei centralizate și de comandă. În luna august 1949, în urma unui plan global de reorganizare a economiei românești, au luat ființă societățile de tip OVRM, cu preponderența capitalului și a deciziei revenind părții sovietice.

Până la sfârșitul anului 1949 a avut la dezagregarea efectivă a societății U. D. R. în trei : SOVROMETAL, SOVROM CĂRBUNE și SOVROM LEMN, uzinele din Reșița fiind parte componentă a celei dintâi. S-a pus, atunci, capăt, după aproape 180 de ani, unicității și indivizibilității unui patrimoniu integrat, iar consecințele, în mare măsură nefaste, ale acestui fapt se fac simțite până în zilele noastre.

Au urmat pentru industria a cărei succintă prezentare încerc să o fac, momente dificile. Ea a fost subordonată pe de o parte intereselor părții sovietice, care a avut în toată această perioadă cuvântul decisiv. Pe de altă parte, subordonarea ierarhică, în calitate de întreprindere de stat, față de structuri centralizate cum erau ministerele economice, departamentele (sau centralelor industriale) a determinat un tip nou de relații economice cu organele centrale de decizie (ca, de pildă, Comitetul de Stat al Planificării).

Deși industria din valea Bârzavei a continuat să fie cea mai importantă din România, totuși a început să se manifeste din partea autorităților centrale o neîncredere și ostilitate, uzinele fiind marginalizate, fenomen ce avea să continue, cu amploare diferită, timp de aproape patru decenii. Astfel, pentru a ne limita la câteva exemple, în această perioadă a fost transferată de aici o serie de produse pe care aceste uzine o asimilaseră și realizaseră în condiții foarte bune – de pildă, poduri și construcții metalice (începând cu anul 1952) roți montate (1958 – 1959), ramificații și schimbătoare de cale (începând din 1955), utilaj petrolifer (1954 – 1955). În alte situații, de exemplu, nu s-a aprobat la Reșița asimilarea fabricației de locomotive Diesel electrice, pentru care uzinele din Reșița au rămas doar să livreze motoarele Diesel de tracțiune boghiurile și echipamentele termice auxiliare. De asemenea, au avut mult de suferit, sub diferite pretexte, programele de investiții destinate dezvoltării și modernizării atât în domeniul siderurgiei cât și în cel al construcțiilor de mașini fondurile fiind dirijate, de multe ori împreună cu utilajele și cu specialiștii Reșiței spre alte capacități nou create (Hunedoara, Roman, București, Galați, Târgoviște etc.).

Este vorba de situații concrete, câteva exemple am și menționat, mai sunt însă multe altele care au indus o stare de incertitudine și de frustrare în conștiința personalului. În acei ani însă a început și asimilarea unor agregate noi, de mare complexitate, dintre care unele nu se mai realizaseră până atunci în România și care, iarăși, nu mai fac parte din structura de profil actuală. Așa în vedere în primul rând fabricația de turbine cu aburi și termogeneratoare, utilaje de deosebită o complexitate și pretenție tehnică. În decurs de 25 de ani (1952 – 1977) s-au fabricat la Reșița aproape 180 de asemenea agregate,

puteri cuprinse între 1 și 50MW și, lucru deosebit de important, realizate în concepție proprie. Acestea au fost destinate, în primul rând, unor centrale termice din țară atât pentru producerea de energie electrică cât și pentru acționări (de exemplu, ale unor suflante în industria metalurgică). S-au realizat, de asemenea, poduri rulante și macarale grele inclusiv, de pildă, podurile rulante de 400/80tf destinate sălii mașinilor de la hidrocentrala Porțile de Fier I și, respectiv, Combinatul Siderurgic Galați. Treptat însă aceste fabricații bine asimilate și care s-au bucurat de aprecieri inclusiv la export, au fost transferate la alte întreprinderi, mai vechi sau mai noi. Pentru a încheia cu exemplele (triste) din această categorie, aș mai aminti și fabricația de boghiuri pentru locomotivele Diesel electrice și Diesel hidraulice, transferată după 22de ani (1959 – 1981) altor întreprinderi.

Revenind însă la evoluția istorică, voi arăta că societatea SOVROMETAL a existat până în anul 1954, atunci când au fost desființate societățile de tip SOVROM (10 iulie 1954). Printr-o hotărâre a Consiliului de Miniștri (860/1954) a fost înființat Combinatul Metalurgic Reșița, care a unit, pentru ultima dată în decursul istoriei, două dintre fostele direcții ale societății U. D. R., cea a exploatărilor și cea a atelierelor. În anul 1962, ca urmare a unei reorganizări generale a industriei românești, prin HCM 240/17 martie, Combinatul Metalurgic Reșița și-a încetat activitatea divizându-se în două unități separate, care există și în prezent: Combinatul Siderurgic Reșița (C. S. R.) și Uzina Constructoare de Mașini Reșița (U. C. M. R.).

În mod subiectiv (dar și firesc), centrul de greutate al acestei prezentări se va transfera pe evoluția industriei constructoare de mașini și, desigur, pe descrierea actualului său statut organizatoric și profil de fabricație.

Așa după cum arătam, spre sfârșitul anilor '50, s-a pus în mod logic și în România problema modernizării tracțiunii feroviare prin înlocuirea treptată a locomotivelor cu aburi cu locomotive Diesel electrice, respectiv, Diesel hidraulice. Combinatul Metalurgic Reșița, după cum am menționat deja, a primit din partea autorităților vremii (să ne reamintim că era vorba de o întreprindere de stat și că întreaga economie de stat era supusă ca atare rigorilor centralizării) misiunea de a produce motoarele Diesel de tracțiune și boghiurile acestor locomotive. Și de data aceasta industria din Reșița s-a achitat cu bine de acest de obiectiv, de o manieră care a atras elogiul licențiatorului elvețian. La 4 noiembrie 1959 au fost finalizate primele boghiuri pentru locomotiva Diesel electrică, iar la 12 decembrie 1960, primul motor Diesel de 2100CP a trecut cu succes proba de omologare pe stand. Nu cred că putem trece peste perioada legată de existența Combinatului Metalurgic Reșița fără a spune și

că atunci a început construirea noii platforme industriale de la Mociur, situată, la acel moment, în extremitatea de nord a orașului Reșița, platformă destinată sectorului cald al construcțiilor de mașini. Aici s-au pus succesiv în funcțiune: turnătoria de oțel cu oțelăria specială (1956), turnătoria de fontă (1958), cea de metale neferoase și precizie (1959), modelăria (1960), forja (1964-65) și alte capacități ce s-au realizat ulterior. Tot în perioada Combinatului Metalurgic s-a refăcut oțelăria Siemens-Martin cu noi cuptoare de 120 și 250 tone (1958) și s-au reconstruit cele două furnale la o capacitate de 700mc (1961-1962).

Desigur că ar extrem de multe evenimente care s-ar cuveni menționate sau prezentate pe larg – și am în vedere, de pildă, amenajarea hidroenergetică a Bârzavei superioare, realizată între 1948 și 1952 și dotată cu hidroagregate realizate de asemenea la Reșița, într-o concepție și soluție tehnică originală, fiind prima astfel de lucrare efectuată în România. Se cuvine, de asemenea, să amintim despre realizarea noii secții de mecanică grea, în anul 1960, în locul fabricii vechi de mașini, lucrare ce a însemnat, vreme de peste un deceniu, cea mai semnificativă capacitate de producție de utilaje de performanță din țară. S-a construit (1958-59) noua fabrică de motoare Diesel pe locul vechii fabrici de poduri și construcții metalice, apoi s-a realizat o secție de tratamente termice secundare, în locul vechii forje, și au fost modernizate laminoarele uzinale.

În ceea ce privește sectorul construcțiilor de mașini, putem spune că nu a existat nici un program important al economiei naționale, indiferent că era vorba de dezvoltarea bazei energetice (termo și hidro), a transporturilor feroviare și navale, a programului nuclear, a industriei metalurgice sau chimice în care U.C.M.R. să nu fi fost implicată într-o măsură mai mare sau mai mică, în timp ce marca de fabrică avea să fie cunoscută în aproape 40 de țări ale lumii, atât direct cât și în cadrul unor parteneriate. În cursul anilor '70 a mai avut loc o extindere a U.C.M.R. prin construirea noii platforme industriale Călnicel cuprinzând secții de ansamble sudate, utilaje complexe și o nouă capacitate pentru producerea mașinilor electrice.

O prezentare a profilului de fabricație al U.C.M. Reșița cuprinde, în linii generale, următoarele categorii de sortimente:

- turbine hidraulice de toate tipurile (Kaplan, Pelton, Francis și bulb) și puterile, inclusiv hidrogeneratoarele aferente
- microhidroagregate în trei game tipizate
- echipamente hidromecanice specifice, cum sunt: grupuri de ulei su presiune, servomotoare, vane de toate tipurile (sferice, plane, conice, cu clapetă cu sertar, segment) etc.

- subansamble și piese componente din cadrul unor livrări complexe de utilaj hidroenergetic (ca subfurnizor al unui antreprenor general)
- motoare electrice mari și speciale, cu puteri cuprinse între 400 și 10.000kW, atât de curent alternativ cât și de curent continuu, având ca destinație serviciile interne ale centralelor termoelectrice, pompe de irigații, acționări în industria metalurgică și cea a materialelor de construcții etc.
- motoare Diesel pentru tracțiune feroviară, propulsie navală și grupuri generatoare fixe și navale, cu o gamă de puteri cuprinsă între 1000 și 4000CP, realizate după licențele Sulzer (Elveția) și ALCO (SUA)
- motoare Diesel pentru propulsii navale, cu puterea între 3000 și 30.000CP, realizate după licența M.A.N. (Germania) și Burmeister&Wain (Danemarca)
- compresoare de aer cu piston, cu debite cuprinse între 15 și 100mc/min și presiuni de refulare de 8 bari
- utilaje pentru industria metalurgică, în special pentru laminoare de ârmă și țevi, precum și caje, căi cu role, cuplaje etc.
- utilaje pentru industria chimică, în special pentru fabrici de sodă alcinată
- construcții și structuri sudate potrivit cu proiectele și cererile beneficiarilor
- piese de schimb atât pentru produsele proprii cât și în conformitate cu solicitările clienților
- piese turnate din oțel, fontă, metale și aliaje neferoase, piese forjate și tratate (în stare brută sau eboșată)
- scule, dispozitive și verificatoare
- modele pentru turnătorie
- oxigen tehnic
- diferite prestații cu caracter industrial și neindustrial (echilibrări, verificări metalografice, încercări pe ștanduri etc.)

Este vorba deci de o gamă extrem de diversă de produse și servicii pe care societatea comercială U. C. M. Reșița le poate pune la dispoziție clienților ei, atât cei actuali cât și cei potențiali. Mai există o particularitate ce merită să fie semnalată și care individualizează U. C. M. Reșița în industria României, și anume faptul că ea este amplasată pe trei platforme industriale, situație explicabilă prin configurația spațială a zonei și evoluția îndelungată în timp a uzinelor.

Mai trebuie să spunem că deși potențialul tehnic al uzinelor era încă unul impresionant, locul și rolul lor în industria națională erau într-un marcat



regres din cauza unei politici macroeconomice care a marginalizat uzinele Reșița în mod sistematic, astfel încât perspectivele nu erau dintre cele mai fericite. Istoricile evenimente din decembrie 1989 au găsit la Reșița o stare de spiri pregătită pentru ca oamenii să-și asume singuri destinul și să poată începe o nouă etapă în lunga existență a celei mai vechi întreprinderi din industria României.

Îndată ce au început transformările sociale și politice ale anilor 1989-1990, a început să se contureze un nou statut juridic și un nou cadru economic în care să se manifeste industria Banatului montan, după atât de frământata și evoluție – pe care am încercat, până acum, să o prezentăm. Această etapă presupus în mod logic mai multe stadii succesive, începând cu crearea unui cadru legislativ minimal prin transformarea fostelor întreprinderi de stat în societăți comerciale și regii autonome, prin organizarea societăților comerciale prin repunerea în actualitate a prevederilor Codului Comercial etc.

Simultan s-au desființat vechile structuri ale economiei socialiste (ministere economice și centrale industriale), au fost elaborate legi noi privitoare la sindicate, contracte colective de muncă, conflicte de muncă etc., uneori cu stângăcii și vădind o lipsă de experiență ce aveau să se reflecte și asupra interpretării și aplicării lor.

Din punct de vedere practic, în condițiile în care întreaga economie națională a suferit în acei ani o puternică implozie, au început să apară momente dureroase în care nou organizatele societăți au fost nevoite să efectueze succesive reduceri de activitate, redimensionări de efective și capacități astfel încât, de la cei cca 24.000 angajați ai celor două mari întreprinderi reșițene aflați în activitate la începutul anului 1990, peste un deceniu mai rămăneau doar aproximativ 7.800. Desigur că în toți acești ani s-au înregistrat regretabile erori de management tehnic și economic, mai ales în primii ani unei atât de îndelungate tranziții, au existat orgolii personale, au existat greșdatorate unor lideri sindicali, interesați doar de strategii populiste fără legătură cu realitatea economică. Treptat, a început, după numeroase momente de experiențe dificile și dureroase, să se stabilizeze și fenomenele economice. După oprirea furnalelor în 1991, eveniment întâmplat pentru prima dată în lunga lor existență, dar logic în contextul evoluției tehnologiilor în siderurgie a urmat modernizarea procesului de elaborare a oțelului prin renunțarea la procedeul Siemens-Martin – utilizat de peste 120 de ani – și înlocuirea cu un cuptor electric de 50 tone, căruia urmează să i se adauge, în perspectivă, și instalație pentru turnare continuă.

În ceea ce privește Uzina Constructoare de Mașini, aceasta a fost afectată, după 1990, de reducerea drastică a activității în economie atât în ceea ce privește ansportul feroviar și naval, cât și de scăderea investițiilor capitale în ramuri recum energetică, metalurgie, chimie și minerit – cele ce constituiau un obiect nportant de activitate anterior. Involuția, cu aspecte dramatice, a activității, care s-au adăugat subcapitalizarea cronică, efectele inflației, dificultatea de icasare a creanțelor de la beneficiari și deja de tristă amintire „blocajul onomico-financiar”, au provocat momente dificile în viața uzinei, urmările or resimțindu-se și în prezent.

Strategia economică bazată pe restrângeri controlate și pe reorientarea riorităților spre un parteneriat de durată și stabil cu agenți economici nportanți, a condus, după anul 1999, la o stabilizare a activității economice, leea centrală fiind aceea de a promova prin competență profesională apacitatea de a innobila cât mai mult și în condiții cât mai economice materia rimă.

Acest lucru s-a întâmplat și în trecut – așa cum am încercat să prezentăm ptele pentru cei ce au avut curiozitatea de a parcurge acest text. Dacă a xistat o cauză capabilă să explice supraviețuirea, vreme de aproape un sfert e mileniu, a acestei industrii, ea poate fi tocmai capacitatea permanentă a zinelor de a se racorda la cele mai noi tehnologii ale vremii, de a crea „valoare dăugată” prin muncă și inteligență.

Nu întâmplător istoria industrială a Reșiței este presărată cu un lung șir e premiere industriale atât ale României cât și ale spațiului sud-est european, între care pe unele le-am menționat deja. Pe măsură ce nivelul de complexitate l tehnicii a crescut, pe măsură ce ea a depășit faza de artizanat și meșteșug evenind știință, componenta profesională a căpătat o dimensiune tot mai ronunțată.

Desigur că această prezentare nu ar fi completă dacă nu am aminti aici aarea demonstrație a locuitorilor Reșiței, din decembrie 1994, când timp de 0 zile oamenii au manifestat în piața centrală a orașului, cerând intervenția uvernului României în definirea unei strategii și politici de salvgardare a tereselor uzinelor și orașului. O astfel de situație s-a mai repetat în anul 001 când, după o privatizare nereușită, prin vânzarea Combinatului Siderurgic ătre firma americană Noble Ventures, au urmat momente extrem de grele și e tensionate, ce au luat sfârșit abia după ce ambele societăți au fost privatizate cursul anului 2004, Uzina Constructoare de Mașini fiind cumpărată de către ompania elvețiană I.N.E.T – A. G., iar Combinatul Siderurgic de către onsortiul rus T.M.K.

Potențialul tehnic și uman, validat în timp vreme de atâtea generații, ar de acum cadrul de a se manifesta în condițiile economiei de piață și sperăm că vor apărea și rezultate la înălțimea tradiției ce ne stă în urmă.

Am considerat esențial să realizăm această prezentare pentru a evidențiarășadar, valorile umane care au constituit explicația principală a ceea ce s-a realizat până acum. Este vorba de o istorie mai puțin cunoscută dar care face parte din „matricea stilistică” a Reșiței – și îndeplinim, cred, o datorie de conștiință încercând să o restituim generațiilor ce ne vor urma.

## A

### **Nicolae ADAM**

n. 3 aprilie 1889, Șipet (Timiș) – 1971, Reșița  
Mai puțin cunoscut, poate, astăzi, **N. A.** a avut un merit cu totul deosebit, cel de a fi format, în cursul îndelungatei sale activități, 22.000 muncitori calificați – care au dus peste tot în lume reputația meșterilor reșițeni.

S-a născut în satul Șipet de lângă comuna Gătaia și a făcut din copilărie dovada unui interes și a unei pasiuni ieșite din comun pentru tehnică. La 17 ani a plecat pe jos până la Paris, unde a frecventat cursuri la Școala Tehnică Superioară, obținând numeroase atestate, diplome și certificate. Între 1908 și 1914 a urmat alte cursuri și a brevetat o serie de invenții la utilaje ce erau uzuale în tehnica vremii. Din 1917 a obținut și atestarea de profesor instructor, pe care a exercitat-o în paralel cu activitatea sa de bază, până în anul 1943. A redactat o serie de cursuri și manuale ce au folosit atât elevilor săi dornici de instruire și perfecționare. Talentul său creator și capacitatea de a transmite vastele sale cunoștințe tinerelor generații au făcut din **N. A.** un simbol pus în serviciul mării tradiții a industriei din Banatul Montan, pentru care a făcut atât de mult.

A încetat din viață în anul 1971, după ce fusese în serviciu până în 1962. **N. A.** deține, astfel, un record ce nu credem că va fi egalat, el lucrând la uzinele din Reșița timp de 52 ani (1911-1962).

### **Henrich ARNS**

n. 1875, Wetter/a.d. Ruhr – m. 1948, Reșița  
Provine din Renania de nord, unde s-a născut, în 1875, la Wetter an der Ruhr, unde tatăl său avea o mică turnătorie de interes local. A făcut școala în Renania, terminând Politehnica de la München. Conform tradiției vremii, a făcut un stagiu de trei ani la diferite firme din Germania și Austria și, astfel, a ajuns, în 1897, prima dată la Reșița. S-a stabilit definitiv în această localitate în 1900, angajându-se la societatea St. E. G. A lucrat cea mai mare parte a timpului la secția forjă, fiind primul șef de atelier, șef adjunct, șef de secție, inspector principal și procurist

al societății U. D. R. Lui Henrich Arns i se datorează introducerea principiilor științifice tehnice și practice ale tratamentelor termice, în 1920 fiind inaugurat primul atelier în acest scop, între forjă și fabrica de mașini. Peste ani, munca sa în acest domeniu a fost preluată de către dr. ing. Nicolae Totoescu și ing. Nicolae Pîriu. Tot de numele lui este legată și construirea primei capacități de producție a sculelor în Reșița (1934 – 1935), care a fost continuată de ing. Vasile Vasiliu și ing. Leopold Sauer.

A ieșit la pensie în 1940, după exact 40 de ani de serviciu și a trecut la cele veșnice în anul 1948.

## **Max AUSNIT**

n. 1885, Galați – m. 1957, New York

S-a născut la Galați, fiu al lui Osias Ausnit, proprietar al unei fabrici fondate în 1875. La rândul său, a întemeiat, în anul 1910, o fabrică de cuie și sârmă la Galați, iar în 1911-1912 se asociază cu firma Bässler & Wächter din Londra pentru a înființa o societate cu capital de 75.000 lire sterline, care construiește în Galați o fabrică de tablă zincată. După ce a participat, ca voluntar, la primul război mondial, în anul 1923 își continuă activitatea de industriaș constituind grupul TITAN-NĂDRAG-CĂLAN (în asociere cu banca Chrissoveleni și Vasalopol), incluzând uzinele Ferdinandsberg (Oțelu Roșu), Nădrag, Călan și laminorul de la Galați. Acest grup – proprietate a fraților Max și Edgar Ausnit – avea să atingă, în 1940, un capital social de 500 milioane lei. De la 15 decembrie 1929 Max Ausnit a devenit, la recomandarea creditorilor și acționarilor principali ai societății U. D. R., unul dintre administratorii-delegați ai societății. Menționăm că în acea perioadă societatea, aflată în criză ca urmare a rezilierii unor contracte importante de către statul român, a fost nevoită să contracteze trei împrumuturi ipotecare (dintre care, două în străinătate), iar supervizarea modului de utilizare a fost garantat și de către Max Ausnit.

Perioada în care M. A. a coordonat, din punct de vedere practic destinele societății U. D. R., a fost, judecând retrospectiv, una dintre cele mai faste din istoria acesteia. Cu toate acestea, suferințele cauzate de incidenta marilor jocuri politice și a conflictelor de interese dintre capitalul anglo-francez și cel german, regele Carol al II-lea l-a sacrificat pe Max Ausnit (deși acesta făcea parte din cerc

apropiaților săi), lui intentându-i-se un proces soldat cu o sentință nefavorabilă. Și-a răscumpărat libertatea prin cedarea, către trustul german Hermann Goering, a unui important pachet de acțiuni. Reîntors în țară în 1944, a continuat să exercite funcția de vicepreședinte al consiliului de administrație timp de aproape doi ani (cea de președinte rămăsese vacantă), în condiții din ce în ce mai grele datorită imixtiunii crescândă a ocupantului sovietic. În vara lui 1946 a părăsit țara (împreună cu Nicolae Malaxa) și s-a stabilit la New York unde a și încetat din viață în 1957.

## **Ioan AVRAM**

n. 28 iunie 1931, Mirșid, Sălaj

Numele lui **I. A.** este legat o perioadă foarte scurtă de istoria uzinelor din Reșița, căci a fost director general al UCMR timp de doar 26 luni (februarie 1963 – aprilie 1965). Trebuie însă arătat faptul că acest om, cel mai tânăr director general pe care l-au avut uzinele în îndelungata lor istorie, a lăsat o puternică amprentă asupra redresării și revigorării uzinelor reșițene, aflate la acea vreme, după defalcarea, în aprilie 1962, a fostului Combinat Metalurgic Reșița, într-o perioadă de criză.

**I. A.** a terminat Institutul Tehnic Superior „Acad. Paton” din Kiev – Secția sudură – în anul 1957. A lucrat la Uzinele Vulcan din București până ce, cu totul neașteptat, a fost numit director general al UCM Reșița, moment ce avea să constituie punctul de plecare al unei strălucite cariere, care l-a făcut pe rând ministru adjunct, ministru și vicepreședinte al Consiliului de Miniștri al României.

În marile demnități pe care le-a deținut nu a uitat niciodată punctul de plecare al carierei sale, a ținut la uzinele din Reșița și la oamenii lor sprijinindu-i ori de câte ori a fost necesar și posibil.

După 1991 a devenit un important și prosper om de afaceri fiind, între altele, vicepreședintele Grupului energetic Tender.

## **B**

## **BALINT Miklos**

n. 1866, Szentmartonkatta, Ungaria – m. 1944, Budapesta

**B. M.** a fost una dintre cele mai de seamă personalități din istoria industriei reșițene și unul dintre cei ce au realizat tranziția de la StEG la UDR.

S-a născut în 1866 în localitatea Szentmartonkatta (comitatul Pesta), într-o familie modestă, fiind cel de-al șaptelea copil. Cu multe sacrificii și-a făcut, la Budapesta, studiile liceale iar în 1890 a terminat în cea de a doua promoție la nou înființata pe atunci Universitate tehnică budapestană. A lucrat la Căile Ferate de Stat (M.A.V.), apoi la Fabrica de vagoane din Győr până în anul 1905 când, în urma unui concurs organizat de către StEG (pe care l-a câștigat), a devenit conducător al nou înființatei Direcții a atelierelor de la uzinele din Reșița ale societății, sector aflat în plină expansiune. Sub conducerea sa, pe care a exercitat-o aproape timp de trei decenii (până în 1934), au fost obținute realizări spectaculoase, s-a construit fabrica de roți montate (cea mai mare din fostul imperiu), s-a asimilat fabricația de tunuri și muniție și apoi s-au pus bazele fabricației de mașini electrice. De numele său se leagă, de asemenea, realizarea a numeroase poduri mari, în primul rând cele peste Tisa, Mureș și Sava, dar și refacerea celui de peste brațul Borcea (1922). În perioada directoratului său a fost construită Fabrica de locomotive a UDR (1922) și a început fabricația de serie a locomotivelor cu abur (1925). S-a retras din funcția de director la o vârstă înaintată (68 ani), dar a mai rămas încă doi ani în activitatea de consilier tehnic al noului director, Alexandru Popp. În anul 1937 a părăsit Reșița stabilindu-se la Budapesta, unde a murit în anul 1944.

## **Valentin BIRTA**

n. 1919, Oradea –

**V. B.** este cel mai în vârstă conducător în viață al uzinelor reșițene. S-a născut în 1919 la Oradea, unde a absolvit gimnaziul și liceul iar din 1938 a fost student la Facultatea de electromecanică Politehnicii din Timișoara. După demobilizare, la 1 octombrie 1944, s-a angajat la societatea U. D. R., biroul de construcții utilaj petrolifer, lucrând sub conducerea ing. Radu Niculescu Buzești. După câteva luni este transferat la fabrica de mașini condusă, la acea vreme, de ing. Silviu Bordan (adjunct, ing. E. Boian). A fost ulterior și șeful acestei secții, iar din 1955, după organizarea Combinatului Metalurgic Reșița, a fost numit unul dintre inginerii șefi ai uzinei (deși nu era membru al partidului comunist). A coordonat una dintre cele mai grele etape din istoria uzinelor, când acestea fabricau locomotive cu abur, mașini

electrice, turbine și generatoare, utilaj metalurgic și petrolifer și când a început producția de motoare Diesel. S-a achitat în cele mai bune condiții de atribuțiile sale, a fost însă transferat, în 1963, la I. U. P. Târgoviște, iar de acolo la Fabrica de mașini unelte și agregate București, până ce, în 1967, împreună cu Eugen Boian, a fost adus la nou înființata Fabrică de mașini grele București unde, din nou oamenii școlii de la Reșița au realizat tot ceea ce era mai dificil și important. A lucrat la IMGB până în anul 1983, în calitate de consilier, când (din nou!), asemenea altor mari specialiști pe care i-am prezentat, i s-a imputat dosarul de cadre, fiind pe nedrept și intempestiv pensionat.

## **Radu BĂNCESCU**

n. 22 feb 1921, Cernăuți – 20 dec 2000, București

S-a născut la Cernăuți, la 22 februarie 1921. Școala primară, gimnaziul și liceul le-a făcut la Rădăuți și Cernăuți. Din 1940 a devenit student la Facultatea de electromecanică a Școlii Politehnice din Timișoara. În 1942 s-a transferat la Politehnica din București, pe care a terminat-o în 1945. Din anul 1947 se angajează la UDR, unde lucrează la Fabrica veche de mașini, apoi la biroul de construcții generale, la serviciul de fabricație și la serviciul constructor șef, ocupându-se de fabricația de turbine cu aburi. Din anul 1957 face parte din Grupul tehnic pentru asimilarea locomotivelor Diesel electrice, unde deține funcția de șef al serviciului constructor LDE (proiectare), apoi pe cea de șef al standului de probă. Din anul 1964 părăsește Reșița, devenind director general adjunct în Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini, iar apoi la Uzineexportimport. Între anii 1970 și 1973 a fost director tehnic în cadrul Comitetului de Stat pentru Energie Nucleară, iar din 1973 până la pensionare (1986) lucrează din nou la Uzineexportimport, în funcția de director tehnic.

A încetat din viață la București, în 20 decembrie 2000.

## **urel BĂNCILĂ**

n. 1921, Băicoi (Prahova) – ?

S-a născut în orașul Băicoi din zona petroliferă a Prahovei. A urmat liceul la Ploiești și Facultatea de electromecanică a Politehnicii din București, pe care a terminat-o în 1945. Din anul următor s-a angajat la UDR lucrând la Fabrica veche de mașini Reșița, ca inginer stagiar, apoi la Serviciul fabricație. Din 1950



lucrează în cadrul Serviciului tehnologic șef, în special pentru fabricațiile de utilaj petrolifer și turbine cu aburi. La începerea asimilării fabricației de motoare Diesel, în anul 1957, a fost selectat și numit de către ing. Eugen Boian în funcția de șef al serviciului tehnologic al acestei fabricații, ceea ce a reprezentat o mutație de fond în activitatea uzinelor. A lucrat la Reșița până în 1965 când s-a transferat la nou înființata fabrică de mașini-unelte și agregate din București, întâi ca șef de serviciu și apoi ca inginer șef cu pregătirea fabricației. Ulterior a fost transferat ca director tehnic în Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini. După pensionare (1984), a continuat să lucreze inclusiv ac reprezentant al unor firme internaționale producătoare de mașini-unelte.

### **Bartolomeu BĂRBAT**

n. 1898, Ucea ( Făgăraș) – m. 1990, București

**B. B.** provine din Ucea (Făgăraș), dintr-o străveche familie românească al cărei nume era pomenit în cronicile ardeleni din secolul al XVII-lea. A făcut gimnaziul la Sibiu, școala normală la Nyregyhaza, iar bacalaureatul la Sibiu, după ce a luat parte și la ultimii ani ai războiului pe frontul italian.

Din 1922 a început Politehnica la Timișoara, a absolvit-o în 1927 iar din 1930 a lucrat la societatea U. D. R., în cadrul celei mari secții, cea de laminoare, al cărui șef a ajuns deja în anul 1937. Ulterior, din 1941 a deținut concomitent funcția de șef a fabricii vechi de mașini și cea de subdirector al societății, până în 1946. Arestat în mai multe rânduri, sub pretextul de a fi fost conducător al U. D. R. în perioada războiului, a îndurat calvarul închisorilor. Eliberat într-un târziu, a mai lucrat la Institutul de proiectări metalurgice, în funcții neconforme cu competența calificarea sa. A încetat din viață, după o lungă și grea suferință la București, în anul 1990, la vârsta de 92 de ani.

### **Petru BELCOTĂ**

n. 1929, Teregova (Caraș-Severin) – 1996, București

S-a născut în comuna bănățeană Teregova, într-o veche familie de grăniceri. În sat a făcut școala primară, apoi a urmat gimnaziul și școala medie tehnică model UDR, la Reșița, pe care a absolvit-o în 1947. A lucrat ca muncitor în uzinele reșițene, iar din 1949 până în 1957 a urmat Facultatea de mecanică a Politehnicii din București. După absolvire a lucrat la „hala nouă” (Secția

mecanică mijlocie și ușoară), în fabricația de turbine cu aburi, urcând pe rând treptele profesionale, până la cea de șef adjunct al acestei celei mai mari secții a UCM Reșița. De la 1 ianuarie 1966 a devenit șeful Serviciului constructor (proiectări) al uzinei reșițene, apoi a condus montarea unor termoagregate fabricate la Reșița, în centrala de la Singareni (India). Din 1969 a părăsit Reșița, fiind transferat la nou înființata Uzină de mașini grele din București, unde a deținut funcțiile de șef de secție, șef al proiectării tehnologice și inginer șef. S-a pensionat în anul 1992, iar la scurt timp după aceea a încetat din viață (1996).

A reprezentat o personalitate importantă în istoria fabricației turbinelor cu aburi în România, dedicând aproape 35 de ani din viața acestei activități.

### **Andrei BERZĂNESCU**

n. 1913, Pârvova (Caraș-Severin) – 1987, București

**A. B.** s-a născut în anul 1913 în comuna Pârvova (Caraș-Severin), într-o familie de țărani din fosta „graniță bănățeană”. A terminat Liceul „Traian Doda” din Caransebeș (1931) și Facultatea de electromecanică a Politehnicii din Timișoara (1936). Din anul 1937 a lucrat la societatea U. D. R., activând în proiectare în domeniul utilajului petrolier și al armamentului. Este proiectantul pompelor ce asigurau apa de răcire la furnale, utilaje de o complexitate și mărime ce nu mai fuseseră realizate în țară și ale căror calcule hidraulice au fost verificate și confirmate de către prof. dr. ing. Aurel Bărglăzan (1905-1960), întemeietorul școlii românești de mașini hidraulice. După 1948, ing. **A. B.** a condus lucrările de investiții ale U. D. R. și Sovrommetal, în primul rând amenajările hidroenergetice de pe Bârzava superioară, fiind primul director al Întreprinderii de Construcții și Montaje Metalurgice Reșița, cea care a realizat, practic, totalitatea lucrărilor de reconstrucție și dezvoltare. Din anul 1952 a părăsit Reșița, plecând la București unde a deținut funcții importante în Ministerul Industriei Grele și în institute de proiectări (director, inspector general și consilier, fiind în același timp și profesor de mașini hidraulice la Institutul Politehnic și, respectiv, la cel de Petrol și Gaze. S-a pensionat în anul 1975, după o activitate ce nu a încetat, deși a diminuat ca amploare, și a continuat să activeze spre binele industriei românești. În întreaga sa activitate a fost recunosător

uzinelor din Reșița în care s-a format ca specialist și pe care a căutat să le sprijine de pe diferitele paliere ierarhice pe care viața l-a dus.

## **Alexandru BITANG**

n. 14 mai 1923, Oradea – 9 decembrie 1989, Reșița  
Numele lui **A. B.** va rămâne în istoria industriei din Reșița atât ca un strălucit reprezentant al școlii reșițene de proiectare cât și ca profesor universitar la Reșița și Timișoara și, mai ales, ca director și conducător al acestei activități. S-a născut la Oradea în familia unui modest funcționar de poștă. A făcut acolo gimnaziul, liceul l-a terminat la Arad, iar în anul 1948 a absolvit Facultatea de electromecanică a Școlii Politehnice din Timișoara. A lucrat de la început la Reșița, una din primele sale lucrări – realizat împreună cu prietenul și colegul său Gavril Creța – fiind cea de proiectare a turbinelor hidraulice de la CHE Crăiniceș, un agregat de tip Pelton cu doi rotorii inegali pe același arbore, o soluție originală și rară în tehnica mondială. **A. B.** a lucrat în proiectare a fost apoi șef adjunct și șef de serviciu fabricație, iar din anul 1957 a început să lucreze în cadrul Grupului Tehnic L. D. E. care realiza activitatea de asimilare în țară a motoarelor Diesel de 2300CP pentru tracțiunea feroviară. A condus grupul de proiectanți, care a constituit serviciul „constructor L.D.E.” contribuind esențial la omologarea, în ziua de 12 decembrie 1960 a celui dintâi motor Diesel de 2300CP realizat la Combinatul Metalurgic Reșița. În aceeași perioadă a ținut, la secția de materiale rulant a Facultății de mecanică din Timișoara, cursul de motoare Diesel de tracțiune.

Din anul 1962, odată cu defalcarea Combinatului Metalurgic Reșița, a devenit inginer șef de concepție al U. C. M. Reșița, iar din februarie 1963, director tehnic al acestei uzine. La 1 ianuarie 1966, odată cu înființarea Institutului de proiectări echipamente energetice, devine, timp de peste opt ani, cel dintâi director al acestuia, reușind să realizeze, în paralel cu activitatea de proiectare propriu-zisă, și baza materială din Reșița și Timișoara a institutului. În aprilie 1974 a devenit director general al U. C. M. Reșița, funcție în care a rămas aproape nouă ani (până în februarie 1983), în această perioadă realizându-se asimilarea noii familii de motoare pentru tracțiune feroviară (1975), a motoarelor pentru

propulsia navală (1978) și a noilor capacități de producție de pe platforma Călnicel. Din 1983 până în vara anului 1986, la pensionarea sa, **A. B.** a deținut funcția de director general al societății mixte Reșița-RENK. A încetat din viață la 9 decembrie 1989 în urma unei scurte suferințe cardiace.

### **Gheorghe BOGDAN**

n. 29 oct. 1929, Popești (Vrancea) – m. 22 apr. 2002, Reșița  
Dintre inginerii care au participat la evoluția și dezvoltarea Platformei sectoarelor calde Mociur ale UCM Reșița, nu mai trăiesc mulți. Este și cazul ing. **G. B.**, născut la Popești (Vrancea), absolvent al școlilor tehnice industriale din Râmnicu Sărat și București și al Institutului de mine și metalurgie din București (1955). Și-a început activitatea de inginer la Secția cocserie a Combinatului Metalurgic Reșița. Între 1962 și 1967 a condus secția de aglomerare a Combinatului Siderurgic Reșița, fiind primul șef al acesteia. În iunie 1967 se transferă la Serviciul metalurg șef al UCMR, iar din octombrie 1967 devine șef adjunct la Turnătorie de oțel. La 15 aprilie 1969 a fost numit inginer șef al Platformei Mociur, funcție pe care avea s-o dețină aproape 21 de ani, până la pensionarea sa de la începuturile anului 1990, o performanță de stabilitate ce nu va mai fi, probabil, atinsă curând. Pe lângă activitatea sa de producție, legată de o funcție executivă deosebit de grea, se cuvine să remarcăm faptul că a fost un pasionat al noutăților tehnice, căutând să se țină la curent și să aplice procedee noi, introduse pe plan mondial. A participat la câteva sesiuni succesive ale Congresului de Turnătorie, colaborând cu institute de specialitate din țară (ca, de pildă, I.C.E.M., I.C.S.P.T.S.C., I.P.R.O.M.E.T. ș.a.). Multe dintre acestea s-au materializat în invenții și inovații la care a fost coautor. În perioada 1980-1990 a îndeplinit funcția de cadru didactic asociat la Institutul de subingineri Reșița (viitoarea Universitate „Eftimie Murgu”), unde a fost titularul cursului „Utilaje și instalații pentru turnătorie”.

A încetat din viață, în mod fulgerător, la 22 aprilie 2002.

### **Eugen BOIAN**

n. 1915, Jacksonville - Florida, SUA – aprilie 1973, București  
Generațiilor mai tinere din industria Reșiței numele lui **E. B.** nu le mai spune, probabil, foarte mult. Și totuși, trebuie să amintim

că este vorba de unul dintre simbolurile acestei uzine, în care și-a desfășurat activitatea timp de aproape trei decenii. S-a născut la Jacksonville-Florida, într-o familie de țărani din nordul Ardealului, plecați în pribegie ca să-și găsească un rost în acea „lume a făgăduinței” ce părea să fie America la începutul veacului trecut. După Marea Unire, familia s-a întors acasă, iar tânărul E. B. a făcut liceul la Dej, terminându-l în 1935, și Facultatea de mecanică din Timișoara (absolvită în 1940). S-a angajat la societatea U. D. R., a lucrat la fabrica veche de mașini, apoi la fabrica nouă de mașini (actuala secție de motoare navale), al cărui șef a fost în anii 1946-1947. După unificarea grupelor tehnologice din secții și crearea serviciului tehnologic, a fost cel dintâi conducător al acestuia, atribuție pe care a deținut-o până în 1957 când a fost numit coordonatorul grupului tehnic L. D. E., structură organizatorică ce avea ca menire să asigure pregătirea tehnică și realizarea primelor motoare Diesel pentru locomotive realizate în România. A reușit să de dea dovadă, în afară de capacitatea tehnică, de multă vreme recunoscută, de un remarcabil talent organizatoric pe durata acelor aproape șase ani cât a condus această activitate. Din 1963 a îndeplinit funcția de consilier al directorului general, până în anul 1968 când a fost transferat la nou înființata Uzină de mașini grele București, unde a lucrat, de asemenea, la asimilarea marelui program energetic al României, concentrat în grupurile de 330MW. A încetat din viață, prematur, în aprilie 1973, la București și, din păcate, astăzi este aproape uitat în uzina căreia i-a consacrat cea mai mare parte a vieții și cele mai semnificative realizări.

### **Alexandru BOIANGIU**

n. 1904, Vânu Mare – 1998, Reșița

Una dintre personalitățile cu merite deosebite în evoluția industriei din Reșița în prima jumătate a secolului al XX-lea, a fost A. B. Născut într-o familie modestă din Oltenia, a făcut școala de artă și meserii la Craiova, iar după stagiul militar, a venit la Reșița (1928). S-a remarcat prin hărnicie, inteligență și tenacitate în activitatea sa la Fabrica veche de mașini. A fost transferat apoi în biroul de proiectare construcții generale, iar odată cu dezvoltarea (după 1934) fabricațiilor de armament, a trecut la Serviciul fabricație. În 1935, directorul general Alexandru Popp l-a trimis

în Anglia, la uzinele concernului Vickers de la Barrow-in-Furness, de unde urma să aducă documentație și know-how pentru fabricația de armament.

Odată cu începerea construcției la Fabrica nouă de mașini (actuala clădire a Secției de motoare Diesel navale), devine cel dintâi șef de atelier al acesteia, funcție pe care avea s-o dețină timp de peste un deceniu, colaborând îndeaproape cu două din marile personalități ce au condus această secție la începuturile ei: Silviu Bordan și Eugen Boian.

Din cauza „dosarului” nefavorabil avea să fie deținut politic timp de peste doi ani (1952-54), fapt ce i-a blocat pentru multă vreme cariera profesională, el deținând funcții în totală neconcordanță cu calitățile pe care le-a dovedit. A ieșit la pensie în anul 1962, de la Secția de cărămizi refractare.

Abia după 1968, capacitatea sa a fost din nou recunoscută și a avut ocazia să lucreze la ceea ce a constituit una din principalele sale specialități: fabricația de armament, în cadrul unui institut de proiectări de specialitate, în urma recomandării date de generalul (rez.) Valerian Nestorescu, cel care fusese, în perioada interbelică, unul dintre recepționerii armatei române pentru armamentul fabricat la Reșița.

A încetat din viață la Reșița, la 7 aprilie 1998.

## **Boris BOIERESCU**

n. 8 mai 1912, Pârjolteni (Republica Moldova) – 1980, București  
S-a născut la 8 mai 1912 la Pârjolteni (jud. Lăpușna) din Republica Moldova. A urmat școala primară în sat, apoi Liceul „Mihai Eminescu” din Chișinău și Politehnica la Timișoara (Facultatea de electromecanică, între 1934 și 1940). Din martie 1943 a lucrat la Societatea UDR, în cadrul Serviciului proiectări, ca inginer proiectant (1943-1945), șef de birou (1945-1950), șef adjunct de serviciu (1950-1953), șef de serviciu (1953-1961). În octombrie 1961 a fost detașat în cadrul Ministerului Metalurgiei și Construcțiilor de Mașini – D.G.M.B.M.R., pentru coordonarea unor exporturi în Vietnam.

A deținut funcția didactică de conferențiar la Catedra de mașini termice de la Institutul Politehnic Timișoara, în perioada 1953-1956. A fost distins cu Premiul de Stat pentru realizarea convertizorului de frecvență (20,8 Hz).

A continuat să lucreze în cadrul M.M.C.M. (apoi, M.I.C.M) și la diferite institute de proiectări până în anul 1975, dată la care s-a pensionat. A încetat din viață în urma unui accident rutier, în anul 1980, la București.

### **Silviu BORDAN**

n. 16 sept. 1912, Lugoj – m. 3 iulie 1996, Reșița

Una dintre cele mai carismatice personalități (pentru cei, tot mai puțini, care l-am cunoscut) a fost inginerul **S. B.** S-a născut la Lugoj, ca fiu al colonelului (viitorul general) Silviu Bordan sr. și a absolvit Liceul „C. D. Loga” din Timișoara în anul 1930 și Facultatea de electromecanică a Politehnicii din Timișoara, în anul 1935. Din același an a început să lucreze la societatea U. D. R., mai întâi la fabrica veche de mașini, apoi la serviciile fabricație și armament, făcând în acest scop și o specializare în Germania, în anul 1939. În 1941 a primit misiunea de a proiecta și organiza fabrica de mașini (actuala secție de motoare Diesel navale și compresoare), cea în care urma să se realizeze renumitele tunuri anticar și antiaeriene, precum și piesele mecanice ale locomotivelor cu aburi. A construit această secție, a dotat-o și a condus în două rânduri această fabrică (1941-1946 și 1947-1948), lăsând o puternică impresie tuturor celor care l-au cunoscut și care au avut ocazia de a-i aprecia cunoștințele, prestața și puternica personalitate. Faptul că avea origine socială „nesănătoasă” (era fiul unui general erou de război...) i-a întrerupt brutal destinul și nu a putut ocupa funcții mai mari decât cea de șef de serviciu (a condus serviciile planificare, apoi sistematizare și, în final, cel de organizarea producției). De numele său se vor lega mereu nenumărate asimilări de produse noi; **S.B.** este, totodată cel care a pus bazele introducerii prelucrării automate a datelor cu folosirea tehnicii de calcul în uzinele reșitene.

Poate însă că meritul cel mai mare pe care istoria îl reține în beneficiul domnului inginer Silviu Bordan este cel de a fi coordonatorul memorabilei monografii scrise în anul 1971 cu ocazia aniversării bicentenarului industriei reșitene.

### **Victor BRĂDĂȚEANU**

n. 2 sept. 1927, Lugoj –

S-a născut la Lugoj, în anul 1927, în familia unui ofițer al armatei române, erou al primului război mondial. Liceul l-a făcut la

Timișoara (Liceul „C. D. Loga”) și Lugoj („Coriolan Brediceanu”), absolvind în 1946, iar Facultatea de electromecanică a Politehnicii din Timișoara a terminat-o în 1951, an în care s-a și angajat la uzina din Reșița a SOVROMETAL, unde, după un stagiu de un an în secție, a început să lucreze în proiectare, activitate pe care avea s-o desfășoare până la pensionare.

A lucrat în cadrul Serviciului constructor șef, la biroul proiectare turbine cu abur, întâi ca inginer proiectant, apoi ca șef de colectiv și, în final, ca șef al serviciului.

S-a format ca proiectant sub îndrumarea unor specialiști de înaltă valoare, precum ing. Boris Boierescu, ing. Gavril Creța și ing. Tudor Gerhardt și a participat direct la asimilarea în producție a peste 35 de tipuri de turbine cu abur, montate și puse în funcțiune atât în România cât și în numeroase alte țări. Sub conducerea sa s-au format, de asemenea, alți specialiști în acest domeniu, între care ing. Mircea Cârdu, ing. Valeriu Mișcoci, ing. Petru Belcotă, ing. Mircea Vancu, care aveau să ducă mai departe marea școală reșițeană de fabricație a acestor atât de pretențioase agregate.

Din 1968 este transferat la București, odată cu întreaga fabricație de turbine cu abur, și devine director tehnic al Institutului de cercetări și proiectări echipamente termoenergetice, funcție pe care o deține până în anul 1986, dată la care devine consilier la acest institut, pensionându-se în 1991.

## **iniciu Constantin BRĂTESCU**

n. 3 mai 1925, Tulcea – m. martie 2004, București

S-a născut la Tulcea în 1925, a urmat școala primară și liceul la Pitești, între anii 1931 și 1943. Din anul 1943 a devenit student al Școlii Politehnice din Timișoara (Facultatea de electromecanică), absolvită în 1948, an în care s-a angajat ca inginer la Uzinele din Reșița ale UDR. A lucrat la Fabrica veche de mașini, în special pentru fabricația de utilaj petrolifer, unde a și condus hala X – care fabrica tije de pompaj. De asemenea a activat la reconstrucția și dezvoltarea capacităților și în activitatea de reparații capitale. Între 1955 și 1956 a reprezentat Combinatul Metalurgic Reșița în cadrul M.M.C.M., iar din 1956 părăsește Reșița, preluând funcția de inginer șef la nou înființata întreprindere Energoreparații din cadrul Ministerului Energiei



Electrică. După 1963 devine șef de proiect în cadrul Institutului de studii și proiectări energetice și, apoi, consilier la același minister. A continuat și după pensionare (1985) activitatea în special în ceea ce privește modernizarea CTE pe cărbune. A publicat 16 lucrări științifice, 39 de analize, cercetări și studii de specialitate, mai ales în domeniul energiei, fiind citat în lucrări de referință și distins cu ordine și medalii. A încetat din viață în martie 2004, la București.

## C

### **Tudor CHIROIU**

n. 1904, Comloșu Mare (Timiș) – m. 1972, București

A urmat școala primară și gimnaziul la Comloșu Mare și liceul industrial la Timișoara. A venit la Reșița în anul 1924 ca... fotbalist la echipa U.D.R., cea care avea să câștige, în anul 1931, titlul de campioană națională a României. Între 1931 și 1936 a urmat cursurile Facultății de mine și metalurgie ale Politehnicii din Timișoara, iar din 1936 s-a angajat la cocseria U.D.R., secție pe care a și condus-o între 1945 și 1952.

Odată cu dezvoltarea siderurgiei la Hunedoara, a fost transferat în acest oraș și a fost director al Uzinei cocsochimice de la CSH între 1952 și 1960 când, din motive de boală, a fost pensionat. A încetat din viață la București, în anul 1972.

### **Ștefan CONSTANTINESCU**

n. 1921, Movileni (Olt) – m. 2000, București

Este absolvent al Politehnicii din București, Facultatea de mine și metalurgie, promoția 1945, ca bursier al U.D.R. între 1940 și 1945, după terminarea Liceului „Radu Greceanu” din Slatina.

În 1945 i-a succedat lui Carol Frieben la conducerea Fabricii de cărămidă refractară a Societății U.D.R. (apoi SOVROMETA și, respectiv, Combinatul Metalurgic Reșița). După înființarea CMR a condus sectorul de laminoare al uzinelor (după plecarea lui Romulus Miculescu) și a îndeplinit totodată funcția de director comercial al Combinatului. A realizat la Reșița fabricația de cărămizi refractare din silică pentru bolțile cuptoarelor Siemens Martin, lucrare premiată de Academia Română.

În perioada 1962-1982 a deținut funcția de ministru adjunct al Ministerului Industriei Metalurgice, coordonând activitatea

producție, și a participat la punerea în funcțiune a unor importante obiective din industria metalurgică: Galați, Slatina, Târgoviște, Buzău ș.a.

Între anii 1982 și 1984 a fost ambasador al României în Suedia, funcție din care s-a și pensionat (1984). S-a stins din viață la București, în anul 2000.

### **Andrei CORNEAN**

n. 1901, Oravița – m. 1969, Timișoara

S-a născut într-o ilustră familie de intelectuali bănățeni, fiind cel mai mic dintre copiii renumitului avocat și om de cultură Petru Cornean (1865-1957). A absolvit Liceul „C. Diaconovici-Loga” din Timișoara, în 1921, Facultatea de electromecanică a Politehnicii din Timișoara, în 1926, și asemenea multora dintre colegii săi, s-a angajat la U. D. R. După un scurt stagiul la serviciul fabricație, a început să lucreze (1929) la fabrica de mașini agricole din Bocșa Română, unde și-a desfășurat activitatea până la pensionare (1966). Aici a coordonat transferarea fabricației de unelte agricole de la Ciclova (1931), asimilarea fabricației de poduri (începând cu anul 1947). Când uzinele de la Bocșa au devenit independente de cele din Reșița (1952), a ocupat funcția de inginer șef. A reprezentat, prin toată activitatea sa, un intelectual și un inginer de înaltă ținută morală și profesională, lăsând celor (tot mai puțini) care l-au cunoscut imaginea unui om cu totul deosebit.

### **Gheorghe CRENIAN**

n. 1877, Reșița – m. 1944, Reșița

Tânărul Gh. C. a făcut studii gimnaziale la Reșița, cele liceale la Timișoara, iar Politehnica a început-o la Budapesta, terminând-o la Zürich în 1902. A lucrat la Uzinele Ganz și Manfred Weiss din Budapesta, apoi la căile ferate (MAV), iar din 1912 la societatea St. E. G. La recomandarea marelui savant Constantin Orghidan, a fost numit șef al nou înființatei fabrici de locomotive a societății St. E. G., calitate în care a coordonat activitatea de reparații și modernizări a parcului de locomotive cu aburi ale CFR. S-a ocupat în toate detaliile de noua fabrică de locomotive, fiind practic autorul proiectului acestei fabrici pentru care a coordonat simultan activitatea de finanțare și realizare efectivă. A condus această secție timp de peste 17 ani, până în anul 1939

când a fost nevoit să se pensioneze prematur. În această perioadă a fost promovat subdirector al societății U. D. R., având și mandatul de procuriat, calitate ce -i permitea să angajeze prin semnătura sa exclusivă marea societate care a fost U. D. R. De numele său se leagă asimilarea locomotivelor seriile 50.000, 230.000, 142.000, a locomotivelor industriale și forestiere, a celor pentru linia ferată montană Oravița-Anina și numeroase alte proiecte tehnice și oferte făcute în clasa pentru export. A încercat asimilarea la Reșița a locomotivelor Diesel electrice cu motoare de 1800CP, Diesel cu tracțiune mecanică, electrice cu acumulatori. Ultimii ani ai vieții au fost marcați puternic de o boală gravă ce i-a determinat un sfârșit prematur, în martie 1944. A reprezentat una dintre acele puternice personalități care, prin munca și activitatea lor au construit cu răbdare și tenacitate marile resurse ale uzinelor din Reșița, punând bazele unuia dintre simbolurile sale – locomotiva cu aburi.

**Gh. C.** este descendent al unei vechi familii românești din Reșița Montană, așezată aici la mijlocul secolului al XVIII-lea. Fratele său mai mare, Eugen Crenian, avea să devină, după 1920, cel dintâi primar român al Reșiței ilustrându-se printr-o serie de realizări spectaculoase, dintre care merită a fi amintite cele două poduri sudate, Catedrala ortodoxă și Palatul Cultural.

## **Gavril CREȚA**

n. 1923, Arad –

Numele profesorului **G. C.** se leagă pentru totdeauna de fabricarea în România a turbinelor cu aburi, atât prin contribuția tehnică directă pe care a avut-o la asimilarea acestora cât și prin rolul său de creator al școlii românești de turbine cu aburi la Facultatea de mecanică a Politehnicii din Timișoara. S-a născut în anul 1923 la Arad, a urmat în acest oraș gimnaziul, iar după absolvirea, în 1942, a cunoscutului liceu „Moise Nicoară”, devine student al Politehnicii timișorene, pe care o termină într-una dintre cele mai prestigioase promoții ale acesteia, fiind coleg cu Alexandru Bitang Tudor Gerhardt, Nicolae Peligrad, Ovidiu Turicu, Viorel Cristea precum și cu renumiți profesori de mai târziu, între care Virgil Barbu și Constantin Șora. Una dintre primele sale lucrări a fost cea realizată împreună cu Alexandru Bitang, și anume turbinel

pentru amenajarea hidroenergetică de la Crăinicel, de pe Bărzava superioară.

Ulterior, s-a specializat în turbine cu aburi, de numele său legându-se atât asimilarea celei dintâi astfel de termoagregat realizat în România, în anul 1952, destinat uzinei chimice de la Ucea (Făgăraș), precum și un număr total de peste 170 turbine cu aburi, cu puteri între 1 și 50MW, realizate în timp de un sfert de secol. Din anul 1964 nu a mai lucrat în cadrul U. C. M. Reșița, transferându-se la Politehnica din Timișoara unde își desfășurase de câțiva ani o parte din activitate. Numele său, formator a numeroase generații de ingineri ce și-au desfășurat activitatea în cele mai importante uzine din România, dar și din Germania, Franța, Statele Unite, Canada sau alte țări, este și va rămâne un simbol al creației tehnice a uzinelor din Reșița.

### **Viorel Dumitru CRISTEA**

n. 31 oct 1923, Micălaca Nouă (Arad) – m. 23 sept 1994, București

S-a născut în comuna Micălaca Nouă din județul Arad, a urmat școala primară la Chișineu Criș (1930-1934), iar gimnaziul și liceul („Moise Nicoară”) le-a urmat la Arad (1934-1942). Din acel an devine student al Facultății de electromecanică a Școlii Politehnice Timișoara, pe care o absolvă cu calificativul „cum laudae”. Din 1948 se angajează la Societatea UDR, unde și-a executat lucrarea de diplomă „Anteproiectul turbinei Crăinicel”. A lucrat în continuare în domeniul proiectării utilajului petrolifer, succedându-le lui Radu Niculescu-Buzești și Andrei Berzănescu, până când, în 1954, a fost transferat la Direcțiunea generală a Sovromutilaj petrolifer din București, în calitate de inginer proiectant șef. Ulterior a devenit în acest institut (IPROUP, apoi ITCME) șef de atelier, apoi inginer șef, coordonând o serie de proiecte de mare importanță. În 1952 a primit Premiul de Stat, a deținut, singur și în colaborare, patru brevete de invenții, iar în 1982 a primit titlul de doctor, în baza tezei susținute la Facultatea de Mecanică din Timișoara. A publicat două cărți de specialitate și zeci de articole, studii și referate științifice.

A încetat din viață, la București, la 23 septembrie 1994.

**Pavel DAUD**

n. 21 iulie 1925, Cahul (Republica Moldova) –

S-a născut la Cahul (R. Moldova), la 21 iulie 1925, și a lucrat în cadrul Uzinelor Reșița din anul 1945. A absolvit Facultatea de mecanică a Institutului Politehnic Timișoara (în anul 1954) și a revenit la Reșița unde a lucrat la Sectorul de utilaj petrolifer (hala X), apoi la Secția de mecanică mijlocie și ușoară (actuala Secție de motoare navale), al cărei șef a și fost între 1962 și 1968. Ulterior, a condus Serviciul producție, iar din octombrie 1969, pe toată perioada existenței Grupului de Uzine Reșița, a îndeplinit funcția de director al UCM Reșița (până la 31 martie 1973)

După reorganizarea din 1973, a îndeplinit funcția de inginer șef al fabricației de utilaje energetice. De numele său se va lega pentru totdeauna fabricația de turbine cu aburi și generatoare, cea de echipamente hidroenergetice și de motoare electrice, de compresoare și poduri rulante grele. A introdus și menținut disciplină, ordine și rigoare, în spiritul vechii tradiții în care fusese el însuși educat și format. Din anul 1984 a preluat conducerea și răspunderea importantului program de montare și punere în funcție a echipamentelor hidroenergetice livrate de UCM Reșița în Turcia, pentru hidrocentralele Kapulukaya, Kilickaya, Orta Sakarya și Gesende, importante obiective ale cooperării economice româno-turce. În această calitate a reușit să facă din nou apreciat și respectat numele și prestigiul uzinelor din Reșița. Pensionat după 1990, a continuat să rămână apropiat de firma căreia i-a dedicat practic întreaga viață.

**Eugen DĂSCĂLACHE**

n. 24 decembrie 1925, Cotnari – 5 decembrie 1989, Râmnicu Sărat

**E. D.** a fost, din anumite puncte de vedere, o prezență solitară în galeria marilor oameni de seamă ce au clădit gloria și tradiția uzinelor din Reșița și aceasta pentru că, spre deosebire de marea majoritate a celor deja menționați, el provine din spațiul extracarpatic, iar studiile liceale și universitare le-a făcut la Iași. Venit la Reșița în 1950, imediat după terminarea facultății, a lucrat de la început la fabrica veche de mașini, ca inginer, apoi ca adjunct al lui Ioan Licev, din 1955, ca șef de secție. În aprilie 1965

devenit inginer șef pentru fabricația de utilaje hidroenergetice. De numele său se va lega veșnic, pe de o parte reconstrucția acestei capacități, respectiv, actuala secție de mecanică grea, mult timp unicat al industriei României, ca și asimilarea fabricației de hidroagregate și, în primul rând, ale celor din S. H. E. N. Porțile de Fier I. În primăvara anului 1970 a devenit director de fabricație al Grupului de Uzine Reșița, fiind și membru în consiliul de administrație al acestuia. După reorganizarea din 1973 a fost numit director tehnic al U. C. M. R., funcție în care avea să rămână timp de 11 ani, până la pensionarea sa prematură, în iunie 1984, când a și părăsit Reșița. A fost o personalitate cu o tenacitate și hărnicie ce vor intra în domeniul legendei, un om ce a acumulat o uriașă experiență profesională și, poate că nici un inginer din această uzină nu a cunoscut așa de bine ca el „ce se poate face, cum și unde”. A murit fulgerător, departe de orașul și uzina de care a fost atât de atașat, în ziua de 5 decembrie 1989. În ultimii cinci ani ai vieții a revenit deseori la Reșița, mărturisindu-și legăturile sufletești cu aceste uzine unde s-a format ca om și ca specialist cu totul deosebit.

### **Christoph Traugott DELIUS**

n. 1728 la Walhausen ( Turingia), m. 1779, la Florența  
A făcut studii de specialitate la Quedlinburg, Magdeburg și Wittenberg și apoi la școala montanistică de la Schemnitz (azi Banská Štiavnica – Slovacia).

În anul 1756 a venit în Banat, unde a lucrat timp de 15 ani făcând prospecțiuni geologice în zona Oravița, Dognecea, Reșița, Bocșa. Lui i se datorează primele baraje construite la Oravița (Lacul Mare și Lacul Mic), de la care s-au păstrat și planurile de construcție ale amenajării.

Împreună cu Franz Xavier Wöginger a întocmit raportul către Curtea imperială, prin care se recomandă construirea uzinelor la Reșița și a participat activ atât la ridicarea școlii de la Schmenitz la nivel de Academie Montanistică, unde a devenit și primul profesor (de mineralogie) încă din toamna anului 1771. A mai participat la diferite lucrări de extindere a minelor de cărbuni din zona Sopron.

Opera sa inginerească și didactică este consemnată pentru posteritate de către autori precum J. Miklovitz, H. Kunnert, A.

Hoffmann, L. Zsamboki, precum și în teze de doctorat susținute la Universitatea din Viena (J. Wesely, H. Kadar, J. Kissler, I. Scheibert, A. Krischan), sau, mai recent, C. Feneșan.

Numele lui Delius va rămâne printre cele mai importante și încărcate de semnificații în istoria începuturilor industriei din Banatul Montan, atât pentru contribuția directă pe care a avut-o ca promotor, proiectant și antreprenor, cât și pentru curajul și simțul de răspundere cu care și-a susținut opiniile și pentru marelui rol formator ce l-a avut ulterior ca profesor, în formarea primelor cadre tehnice ale acestei industrii.

## **Titus DIMA**

n. 1901, Bucerdea Grânoasă, Alba – m. 1973, Sibiu

**T. D.** provine dintr-o familie de învățători din Ardeal. A făcut școala primară în sat, liceul la Orăștie, iar Facultatea de mine și metalurgie a terminat-o în 1927, la Timișoara. Din 1929 a lucrat la societatea U. D. R., în Secția turnătorie, ca specialist pe lângă ing. Armin Coray, căruia i-a și succedat la conducerea secției în anul 1935. A fost pe rând inspector principal și procurist, ajungând în anul 1946 la funcția de subdirector al U. D. R. După 1948, odată cu desființarea societății, s-a stabilit la București și a lucrat la diferite institute de proiectare cu specific metalurgic, care au realizat mari obiective în țară: Hunedoara, Călan, București, Roman etc. Pensionat de boală în 1959, s-a reîntors la Sibiu, unde a și murit în 1973. Urmașul său la conducerea turnătoriilor Reșița a fost ing. Mircea Micula.

## **Dorin DOBROVICI**

n. 1920. Iași –

Prof. dr. ing. **D.D.** reprezintă o sinteză între activitatea inginerescă – pe care și-a început-o în uzinele din Reșița, unde a adunat timp de un deceniu – și cea de proiectare, cercetare și, mai ales, învățământ tehnic.

S-a născut la Iași în anul 1920, în acest oraș a terminat liceul (1938), a absolvit Politehnica din București în 1944, iar de la 21 august 1944 a început activitatea la Societatea UDR. Până la sfârșitul anului 1947 a lucrat la Secția termotehnică, fiind șef al acesteia și amenajând ateliere și laboratoare de specialitate. A lucrat într-un colectiv interdisciplinar pentru cercetarea cocsificării cărbunelui din Valea Jiului, apoi la Serviciul tehnic al

SOVROMETAL, pentru secțiile furnale, cocserie, cariere-aglomerare și termoenergetică. A participat la proiectarea Uzinei cocschimice Hunedoara. Între 1954 și 1962 a lucrat ca șef de atelier la IPROMET București, apoi ca director tehnic al acestui institut, participând la refacerea combinatelor de la Reșița și Hunedoara. Între 1962 și 1970 a fost consilier pentru probleme de siderurgie în cadrul Comitetului de Stat al Planificării, iar după acest an s-a transferat definitiv în învățământul superior metalurgic, unde activa încă din anul 1950. De numele său se leagă importante realizări obținute de siderurgia românească, atât în plan direct material cât și prin crearea unor școli românești de specialitate.

### **Paul DUMITRESCU**

n. 6 noiembrie 1928, Craiova – 8 decembrie 2002, Offenburg, Germania

Este fiul generalului de artilerie Anton Dumitrescu, erou al celor două războaie mondiale. A terminat în mod strălucit Colegiul Național Carol I din Craiova (1947) și Facultatea de metalurgie din București (1952), angajându-se imediat la uzina din Reșița a SOVROMETAL, la Secția forjă, cea mai veche din uzină. După doar nouă luni devine șef adjunct de secție, după alți doi ani (1955), era cel mai tânăr șef de secție din istoria uzinelor. Competența sa deosebită în metalurgie, cunoștințele sale teoretice profunde l-au determinat pe ing. Eugen Boian să-l coopteze la serviciul metalurgic al Grupului tehnic LDE, calitate în care a participat, cu rezultate deosebite, la asimilarea primelor motoare Diesel pentru tracțiune feroviară realizate în România. Din 1964 este adjunctul lui Polidor Sulea la serviciul metalurg ef al UCMR, între 1968 și 1973 lucrează la grupa de cercetare științifică a uzinei (sectorul metalurgic), apoi se ocupă de asimilarea procedurilor de forjare și tratament termic pentru noile familii de motoare Diesel feroviare și navale. Se pensionează în anul 1989, iar din 1991 emigrează în Germania, unde a încetat din viață în anul 2002.



## E

### Aurel EREMI

n. 1922, Reșița – m. 1987, Timișoara

A fost fiul cel mai mic al protopopului ortodox al Reșiței – Iosif Eremia, cel care și-a legat numele de construcția impunătoarei Catedrale ortodoxe din oraș. **A. E.** a urmat gimnaziul de la Reșița, a terminat liceul la Timișoara (1941) și Facultatea de metalurgie a Politehnicii timișorene (1946), având o pleiadă de profesori iluștri, dintre care unii proveneau chiar din societatea U. D. R. Din 1946 a lucrat la direcția exploatărilor, în secția de laminoare, apoi în cadrul serviciului tehnic al Combinatului Siderurgic Reșița. Multă vreme nu a putut deține funcții de mare răspundere pentru că era fiu de preot, până ce, în 1968, într-o perioadă mai destinsă, a fost numit inginer șef cu pregătirea fabricației. Odată cu prima înființare a centralei siderurgice din Reșița (1969), a devenit director tehnic, funcție pe care a deținut-o până la pensionarea sa, în 1974, când s-a ocupat, împreună cu Mircea Micula, de organizarea Filialei Reșița a Institutului de Cercetare și proiectare pentru Tehnologia Sectoarelor Calde. După desființarea acesteia (1977), s-a transferat la Timișoara unde a lucrat la Institutul de Sudură și Încercări de Materiale. A încetat din viață în acest oraș, în anul 1987, fiind însă înmormântat în orașul natal.

## F

### Octavian FURLUGEANU

n. 1894, Doclin (Caraș-Severin) – m. 1979, București

Numele lui **O. F.** are o puternică rezonanță în viața politică economică și socială a Banatului, el fiind una dintre marile personalități care și-au influențat epoca, chiar și la nivel național lăsându-și evident amprenta și asupra UDR, la care a fost, timp de aproape 15 ani, membru în Consiliul de administrație.

S-a născut în anul 1894, în familia unui învățător din comuna Fărliug, comună în care a urmat școala primară, iar gimnaziul și liceul le-a făcut la Lugoj și Timișoara, urmând apoi studii de drept și agronomie la Budapesta, întrerupte de participarea în primul război mondial, unde a căzut prizonier pe frontul rusesc participând ulterior, ca voluntar în armata română, inclusiv pe frontul de la Mărășești.

După război devine ginerele generalului Nicolae Petală, înrudit cu familia Brătianu, și, pe cale de consecință, apropiat cercurilor politice liberale.

Având proprietăți funciare și imobiliare în județul Caraș și fiind totodată apropiat de cercurile liberale ce au dominat viața economică a României acelei vremi, a fost ales membru în Consiliul de administrație al UDR încă din anul 1925, iar după aceea a devenit șeful consilieratului agricol al societății până la naționalizarea din 1948. A cunoscut și el lungul martiriu al prigoanei și temnițelor, fiind închis timp de aproape 14 ani. După eliberarea din 1962, a trăit modest în București, unde a încetat din viață în februarie 1979.

## G

### **Corneliu GĂVĂNESCU**

n. 1913, Rovinari (Gorj) –

S-a născut la Rovinari, în septembrie 1913, aici a urmat școala primară, apoi a urmat liceul din Târgu Jiu, iar din anul 1933 a devenit student la Facultatea de silvicultură din București, pe care a absolvit-o în 1939. În anul următor devine angajat la direcția silvică și domeniială a societății UDR, în serviciul de amenajare și, respectiv, transporturi. În 1942 devine șef al Ocolului silvic Sasca Montană, până în 1949, an în care UDR se divizează. Experiența dobândită (ca și în cazul altor ingineri silvici ai UDR, cum a fost, de pildă, Andrei Mălăescu) îi permite să lucreze, între 1949 și 1958, ca hidrotehnician, constructor și topograf pe marile șantiere pe care uzinele reșițene (I. C. M. M. R., în speță) le-au avut în Munții Semenic. După 1958 a lucrat la direcția regională de economie forestieră Pitești, iar după 1964 (până la pensionare, în 1981), ca inginer topometru în cadrul Întreprinderii de construcții hidrotehnice de pe Argeș – care a realizat centrala hidro de la Vidraru și pe cele din aval.

Retras la Pitești, este în momentul de față cel mai vârstnic dintre inginerii silvici din România.

### **Tudor GERHARDT**

n. 17 iunie 1923, Câmpina – m. 10 aprilie 2002, Reșița

S-a născut în 1923 la Câmpina, în familia unui mic meseriaș. A urmat studiile gimnaziale și liceale în orașul natal, iar din 1942 a

devenit student la Politehnica din Timișoara (Facultatea de electromecanică), pe care avea să o termine în anul 1948, când se angajează la societatea U. D. R., în biroul de proiectare construcții generale. A urmat o activitate nemijlocită de aproape 15 ani în proiectare la fabricația de macarale, armament, compresoare pentru lucrări de întreținere și reparații utilaj metalurgic și minier. A urcat treptele ierarhice fiind, pe rând, șef de birou, șef de serviciu, inginer șef adjunct cu probleme de proiectare. A coordonat activitatea de elaborare și pregătire a documentației pentru S.H.E.N. Porțile de Fier I. Din anul 1972 a fost, timp de un an, consilier al directorului general al uzinei, iar apoi a devenit șeful serviciului de organizare a producției, până când s-a pensionat (1983). A fost un om de o extraordinară valoare profesională și morală, un inginer și o personalitate de la care tinerele generații au avut foarte multe de învățat.

### **Alexandru GHENEA**

n. 1897 – m. 1969, București

Numele lui **A. G.** este, astăzi, pe nedrept uitat în istoria uzinelor din Reșița și încercăm să facem o tardivă și postumă reparație. Știm că s-a născut în anul 1897, că a terminat Politehnica la Paris în anul 1925 și că s-a angajat la U. D. R., în 1926. A lucrat la Fabrica veche de mașini și la doar cinci ani de la angajare era deja șeful acestei secții. În anul 1934 devine subdirector al direcției atelierului, fiind adjunctul lui Alexandru Popp.

De numele său se va lega pentru totdeauna introducerea sistemului de normare științifică a muncii, introducerea a ceea ce am putea defini ca organizare rațională a producției. A încercat să aplice la Reșița principiile de management ale lui F. W. Taylor și să recluzeze locul de muncă ergonomic – și asta în urmă cu 70 de ani. A lucrat în 1942 la centrala U. D. R. de la București, până la desființarea societății, fiind implicat în rușinosul proces al „lotului Reșița”, arestat, anchetat și condamnat. După eliberare a mai lucrat în funcții de mică importanță în București, fără să mai revină vreodată la Reșița.

A încetat din viață la București, în anul 1969.

n. 12 august 1717, Veneția – m. 1784, Viena

Numele lui **F. G.** este cunoscut tuturor aceluia care s-au aplecat spre studierea istoriei și geografiei Banatului, prin cartea sa, ce a văzut lumina tiparului în anul 1780. Autorul, născut la Veneția, dintr-o familie originară din partea continentală a Serrenisimei Republici, era inițial destinat carierei ecleziastice. Soarta a vrut însă altfel și el s-a dedicat din tinerețe studiilor umaniste, în primul rând istoriei, dar și geografiei și se spune că nici un domeniu al cunoașterii nu i-a rămas străin în buna și vechea tradiție a culturii renescentiste italiene. Nu vom intra în detalii privind uriașa sa operă științifică și a corespondenței cu cele mai luminate spirite ale epocii și ne vom limita la a sublinia că el este primul autor care ne-a lăsat o amplă și complexă descriere a Banatului, atât din punct de vedere istorico-geografic, cât și al etnografiei și relațiilor economice. Cartea sa a fost scrisă în urma unei relativ îndelungate șederi în Banat (septembrie 1774 – februarie 1777), întreprinsă la sfaturile lui Ignaz von Born și Johann Jakob Ehler, călătorie în care l-a însoțit pe baronul Josif de Brigido, proaspăt numit președinte al Administrației Banatului. Cartea a apărut aproape simultan, în anul 1780, în italiană (Milano) și în germană (Viena). După stilul vremii este redactată sub forma unor scrisori adresate unor personalități ilustre ale timpului, ca, de pildă, generalul conte Joan de Sorro, contele Giacomo de Durazzo, baronul Girolamo Tiraboschi, consilierul și diplomatul Karl Josef von Firmmino și eruditul fizician și naturalist, abatele Lazaro Spalanzani.

Impresionantă este descrierea foarte precisă și detaliată pe care o face resurselor minerale ale Banatului, arătând continuitatea exploatărilor miniere și metalurgice, precum și descrierea instalațiilor metalurgice de la Reșița care, în momentul vizitei sale, erau puse în funcțiune doar de cinci ani. Prima traducere în limba română a acestei valoroase cărți s-a făcut în anul 1926, dar acum există și o excelentă ediție – tradusă, îngrijită și comentată de dr. Costin Feneșan, lucrare esențială pentru toți cei care vor să cunoască începuturile acestei industrii.

Putem spune, fără a fi acuzați de exagerare protocronistă, că prin cartea lui **F. G.** se afirmă și se probează, pentru prima dată,

vocația europeană a industriei miniere și metalurgice din Banatul de munte. autorul surprinzând până și procedeele tehnologice folosite la acea epocă.

## H

### John HASWELL

n. 1812, Lancefield – m. 1897, Viena

**J. H.** a fost timp de 42 ani (1840 – 1882) director al primei fabrici de locomotive din Imperiul austriac, cea aparținând uzinei din Viena a societății St.E.G. S-a format la ca specialist în construcția de locomotive la școala engleză, fiind discipol al lui George și Robert Stepherson. Din 1839 lucrează la Viena și i se atribuie ca o primă (și comică) observație că la Viena există două sute de orchestre, dar nici o turnătorie capabilă să facă piese de locomotive. Cu toate acestea, la doar 18 luni după sosirea sa în capitala imperială, a reușit să realizeze (martie 1841) cea dintâi locomotivă austriacă. **J. H.** a fost unul dintre cei mai interesanți constructori de locomotive din această primă, eroică și totodată romantică perioadă a construcției de locomotive cu aburi. Se știe cu certitudine despre el că avea concepții foarte moderne în epocă, fiind influențat de școala americană (Norris și Baldwin). A luat parte la celebrul concurs de locomotive de la Payerbach din 1851, pentru desemnarea locomotivei ce avea să circule pe linia ferată Semmering, însă locomotiva sa „Vindobona” a suferit atunci un eșec. Nu a descurajat și, la puțin timp după aceea, a construit (1855) cea dintâi locomotivă din lume cu patru oosii cuplate (serie St. E. G. 12), care a fost utilizată pe linia Viena-Bratislava-Gyor. Pentru noi, **J. H.** este important deoarece este autorul proiectelor pentru cele dintâi tipuri de locomotive fabricate la Reșița: St. E. G. 52 și St. E. G. 54 (ORIENT), aceasta din urmă (din păcate nu ni s-a păstrat) având patru osii cuplate. În istoria constructorilor austrieci de locomotive, **J. H.** poate fi considerat un veritabil șef de școală, care a fost urmat de alți proiectanți iluștri, ca, de pildă Wilhelm von Engerth, Pius Fink, Alois Martineck și, în final Karl și Ludwig von Gölldorf.

### Hugo HEEL

n. 1897, Cornea – m. 1978, Reșița

Istoria fabricației de locomotive de la Reșița ar fi fost fără îndoială mai săracă în realizări fără impresionanta contribuție adusă de

către inginerul **H. H. Frate** mai mic al renumitului fotograf al uzinelor din Reșița, **Herman Heel** (1895 – 1964), **H. H.** s-a născut în 1897 la Cornea (Caraș-Severin), în familia unui comerciant. Și-a făcut studiile liceale la Timișoara și Szegedin, iar Politehnica a terminat-o la Budapesta în anul 1922. Din 1923 lucrează la societatea U. D. R. în cadrul nou înființatei fabrici de locomotive, loc de muncă pe care avea să și-l mențină până la pensionarea sa în anul 1961, odată cu încetarea practic a acestei fabricații de care a fost afectiv legat atât de mult timp. A lucrat exclusiv în biroul de proiectare al fabricii de locomotive, de numele său legându-se 24 tipuri de locomotive cu aburi realizate la Reșița precum și numeroase alte proiecte tehnice de locomotive care, din varii motive, nu s-au finalizat prin produse (inclusiv, de pildă, pentru locomotive Diesel electrice, Diesel mecanice sau electrice, precum și diferite tipuri de cazane).

A reprezentat o autoritate necontestată și un simbol al acestei fabricații fiind creator al unei școli de proiectare în care s-au format, în decursul timpului, remarcabile personalități ale tehnicii din țara noastră.

## **Horia HULUBEI**

n. 1896, Iași – m. 1972, București

Desigur, mulți dintre cei citesc acest pagini sau accesează acest site, cărora numele academicianului Horia Hulubei le este cunoscut ca „părinte al fizicii atomice românești” nu cunoșteau vreo legătură a acestuia cu Uzinele din Reșița. Și totuși, aceasta este una reală întrucât marele savant a fost, în perioada 1942-1944, președintele Consiliului de administrație al UDR.

Pentru cea mai mare parte a publicului larg, este cunoscut, probabil, faptul că marele fizician aparține prin formația sa intelectuală și profesională Școlii de fizică de la Iași, că a lucrat în importante laboratoare științifice ale vremii și că a avut un rol important în descoperirea unuia dintre elementele tabelului lui Mendeleev (nr. 87 – franciul care, o vreme, a purtat numele de moldaviu). A avut o contribuție fundamentală însă nu doar în marea cercetare științifică propriu-zisă, ci și în activitatea de creare a unei școli naționale de fizică atomică. În ceea ce privește rolul său în conducerea Uzinelor din Reșița, funcția pe care a deținut-o a fost mai mult decât o simplă funcție decorativă, opinia sa

având o mare importanță în conjunctura socială, economică și istorică din acea perioadă – în care războiul era în toi, iar capitalul german juca, prin forța împrejurărilor, un rol important în activitatea UDR.

După 1944, funcția de președinte al Consiliului de administrație a rămas vacantă și nu a mai fost deținută, ca titular, de nici o persoană până la naționalizarea din 1948.

## I

### **Alexandru A. IVANCENKO**

n. 1908, Abaclia, Moldova – m. 1993, București

**A. A. I.** s-a născut la Abaclia, într-o familie de intelectuali. A trăit din plin avarurile și drama primului război mondial și ale războiului civil ce i-a urmat, după care familia sa s-a stabilit în România, el terminând liceul la Chișinău, în 1928. A urmat cursurile Politehnicii din Timișoara (Facultatea de electromecanică), iar apoi la Liège (Belgia), astfel că după o practică în străinătate s-a angajat, în anul 1937, la fabrica de mașini electrice a U.D.R. Aici a lucrat în biroul de proiectare, a fost ulterior șeful atelierului de montaj, șef de secție, iar din 1950 a devenit directorul tehnic al Uzinei din Reșița a societății mixte SOVROMETAL. S-a evidențiat în mod deosebit la realizarea primelor turbogeneratoare fabricate în România, a proiectat numeroase mașini și echipamente electrice, a realizat mai multe invenții importante, având o mare pasiune pentru progresul și inovarea tehnică. A fost transferat de la Reșița la București, în 1955, ocupând funcția de director general în Ministerul Industriei Grele (ulterior, Ministerul Metalurgiei și Construcțiilor de Mașini), apoi demnitatea de ministru adjunct, până când, în anul 1963, a fost numit vicepreședinte al Comitetului de Stat pentru Tehnica Nouă, președinte fiind acad. prof. dr. ing. Ștefan Nădășan. Ulterior, după pensionare, a îndeplinit funcția de consilier – inclusiv la punerea în funcțiune a Uzinei de Mașini grele București. A încetat din viață la București, în iunie 1993.

## J

### Tiberiu JIANU

n. 9 mai 1920, Reșița – m. februarie 1992, Essen (Germania)  
S-a născut la Reșița, în familia unui mecanic de la căile ferate uzinale. Școala primară și gimnaziul le-a urmat la Reșița, iar liceul la Caransebeș. Din 1940 a devenit student la Facultatea de electromecanică a Politehnicii din Timișoara. Revenit la Reșița în 1946, a lucrat o scurtă vreme la Fabrica veche de mașini, apoi la biroul de proiectare construcții generale, pentru ca ulterior să-i succedă lui Karl Münich la Fabrica de roți montate – al cărui ultim conducător avea să fie, până când această fabricație s-a transferat la Brăila (1957-58). Meritul cel mai mare care se va reține din activitatea ing. T. J. este însă acela că timp de aproape două decenii (1957 – 1976) a condus Grupul școlar al Uzinelor din Reșița, mult timp cea mai mare unitate de acest fel din țară. Cu un deosebit talent și capacitate organizatorică, deosebit simț pedagogic, a reușit să asigure, pentru mai mult de o generație, schimbul de mâine al industriei reșițene, atât timp cât formele de organizare ale învățământului profesional și tehnic din țară (în circumstanțele sociale și politice cunoscute) au permis acest lucru. În toamna anului 1976 a fost înlăturat de la conducerea Grupului Școlar al UCM Reșița (fratele său rămăsese în Germania) și a fost transferat la Serviciul de organizarea producției, pe atunci condus de ing. Tudor Gerhardt, îndeplinind funcția de secretar al „consiliului oamenilor muncii” și șef al biroului de control. S-a pensionat la sfârșitul anului 1981, rămânând la Reșița până după Revoluția din 1989, când a emigrat în Germania, unde s-a și stins din viață, la Essen, în februarie 1992.

## K

### skar KLÖCKL

n. 1916, Reșița – m. 2000, Hunedoara  
S-a născut la Reșița în anul 1916, aici a făcut școala primară și gimnaziul, iar liceul l-a urmat, între 1930 și 1934, la Timișoara. A studiat la Facultatea de mine și metalurgie a Politehnicii timișorene, între 1934 și 1939. În vara anului 1939 s-a reîntors la Reșița, unde s-a angajat la Oțelăria Siemens-Martin condusă, pe atunci, de ing. Emil Engel. A lucrat la hala de turnare, apoi la



cupatoare, a fost șef de secție adjunct și, în final, înainte de reconstrucția sin anii '50 a secției Oțelărie, a fost șeful acesteia succedându-i lui Ionel Buhescu.

Din 1958 a fost transferat la Hunedoara, mai întâi ca șef de secție la Oțelăria Siemens-Martin, apoi, din 1963, ca șef al serviciului tehnic de la CSH până la pensionarea sa, în anul 1978. A încetat din viață în anul 2000.

## L

### Carol LONCEAR

n. 1917, Bocșa - m. 1991, Bocșa (Caraș-Severin)

Foarte puțini au fost angajații uzinelor reșițene care au ajuns la demnitățile pe care le-a deținut în decursul vieții sale C. L., și foarte puține au fost destinele care au cunoscut atât de puternice urcușuri și coborâșuri. Putem spune fără teama de a greși că acest om a fost una dintre cele mai interesante și complexe figuri din istoria ultimului secol pentru Banatul de munte. Nu cred că a mai reușit cineva să transpună până în timpurile noastre un astfel de spirit frust și spontan, dublat de o conștiință muncitorească adevărată și de o competență profesională pe care nici cei mai rău intenționați nu i-au putut-o nega. La C. L. poate că e bine să spunem că modestia și capacitatea de a face bine altora au fost calitățile ce trebuie să le evidențiem în mod deosebit deoarece îl raportăm la o epocă în care era mult mai ușor să faci rău decât bine, iar înaltele funcții pe care le-a ocupat timp de peste un deceniu, inclusiv cea de ministru al industriei grele, nu l-au făcut să-și piardă omenia, spiritul deschis și mai ales cinstea.

S-a născut în anul 1917, la Bocșa Montană, pe linia maternă fiind înrudit cu Corneliu Diaconovici, autorul primei enciclopedii românești. A făcut școala profesională U. D. R în Reșița, a lucrat ca sudor în fabrica de mașini electrice, apoi în cea de poduri participând la construcția Palatului CFR din București. După naționalizarea din 1948 a fost timp de un an directorul general al U. D. R., apoi deține funcții importante, inclusiv cea de ministru adjunct și de ministru al industriei grele. În această perioadă termină (1958) cursurile Politehnicii din Timișoara (secția de sudură a Facultății de mecanică) dând dovadă de un respect și de o considerație deosebite față de profesorii săi, lucru extrem de

rar în acea perioadă. Se cuvine să arătăm că a sprijinit oamenii de valoare din uzinele de la Reșița și Bocșa, ferindu-i de vitregia vremurilor și de răutatea oamenilor. Acest om – care nu se sfîia să spună adevăruri neplăcute în fața celor mai înalte autorități ale vremii –, a intrat în mod aproape firesc în conflict cu acestea, fiind destituit în anul 1962 și, după obiceiul timpului, a fost întemnițat pentru doi ani, fiind eliberat abia la amnistia generală din 1964. A revenit la uzina din Bocșa Română ca simplu inginer, dar competența sa deosebită a determinat conducerea din acea vreme să-i încredințeze coordonarea realizării podului rutier de la Giurgeni – Vadul Oii, lucrare de care s-a achitat în mod strălucit. Între octombrie 1969 și aprilie 1974 a fost consilier al directorului general al Grupului de uzine Reșița, până la pensionare. S-a retras la Bocșa, ducând o existență extrem de modestă, stingându-se din viață în vara anului 1991. De numele său se leagă, între altele, și înființarea, în 1971, a celui dintâi institut de învățământ superior din Reșița.

## M

### **Corneliu MANCIU**

n. 1900, Mehadia – m. 1953, Aiud

**C. M.** s-a născut la Mehadia, în familia unui feroviar. Copilăria și-a petrecut-o la Steierdorf /Anina, iar gimnaziul și liceul le-a urmat la Oravița, după care s-a înscris la Facultatea de electromecanică din Timișoara, pe care a absolvit-o în prima sa promoție (1925), având colegi nume de referință din inginerii români ai timpului.

S-a angajat la societatea U. S. R., unde a lucrat la fabrica de mașini speciale din Bocșa, pe care a și condus-o până în anul 1935. După aceea a devenit director adjunct al U. D. R. și i-a succedat lui Alexandru Popp în funcția de director al atelierelor. Pentru scurt timp a deținut, în anul 1946, și funcția de subsecretar de stat la Ministerul Industriei și Comerțului. A fost arestat în aprilie 1948 și judecat în același „lot” cu Alexandru Popp fiind condamnat și sfârșindu-și existența în sinistru închisoare de la Aiud. Numele său va rămâne ca simbol al marilor valori profesionale ale celor care au condus destinele industriei din Banatul montan și au determinat marile realizări ale acesteia.

## **Karl MADERSPACH**

n. 3 aug 1790, Oravița – m. sept 1849, Rusca Montană (Caraș-Severin)

Personalitatea lui **K. M.** este destul de puțin cunoscută în zilele noastre, desigur cu excepția unor cercuri de specialitate, și totuși rolul său pentru perioada de pionierat a industriei bănațene a fost deosebit de important. S-a născut la Oravița, unde a făcut primele trepte școlare, iar în 1811 a absolvit renumita Academie minieră de la Banská Štiavnica (Slovacia), for științific decisiv în formarea celei mai mari părți a inginerilor minieri și metalurghi din bazinul carpatic, la care a fost profesor însuși Cristoph Traugott Delius. Întors în Banatul natal, a desfășurat o dublă activitate, cea de inginer – căruia i se datorează cele dintâi poduri metalice realizate în Banat, și cea de antreprenor industrial, împreună cu rudele sale, familia Hoffmann, punând bazele uzinelor de la Rusca Montană.

Cele dintâi poduri au fost construite la Știuca (lângă Lugoj) în 1842, la Băile Herculane și Caransebeș și deși erau realizate din fontă întrucât tehnologia vremii nu permitea fabricarea oțelului, unele au dăinuit până la începutul secolului al XX-lea, remarcându-se prin soluții tehnice originale în epocă.

**K. M.** a fost totodată și una dintre personalitățile influente și importante ale epocii sale în plan social și politic; prieten al contelui Szecseny, s-a remarcat prin contribuția la lucrări de infrastructură și prospecțiuni, care au permis lărgirea considerabilă a bazei industriale a provinciei. Soarta i-a fost însă potrivnică, întrucât, implicat de partea Revoluției maghiare de la 1848-49, a fost arestat după înfrângerea acesteia și s-a sinucis, în septembrie 1849, la Rusca Montană.

## **Jacques MANIEL**

n. 1818, Lunéville (Franța) – 1893, Viena

Apartine celei dintâi generații de ceea ce am putea numi astăzi „manageri” ai marii societăți StEG. S-a născut la Lunéville în anul 1818. A urmat liceul la Metz, iar Politehnica a absolvit-o la Paris, fiind studentul lui Louis Armandeaud. A lucrat la diferite întreprinderi metalurgice și de construcții din Franța, Luxemburg și Germania până când, în anul 1856, la recomandarea fratelui său mai mare, Karl, a intrat în serviciul StEG. În anul 1862 i-a

succedat lui Charles Duboque în funcția de conducător al proprietăților acestei societăți, situate în Banatul montan. Dintre cele mai importante realizări care se leagă de numele său trebuie să amintim punerea în funcțiune a complexului siderurgic de la Anina, a linei ferate montane Oravița-Anina (1863), precum și construirea, la Reșița, a celor dintâi poduri feroviare (1870) și locomotive cu abur (1872). A deținut această funcție până în anul 1875, când fost transferat la Direcțiunea generală de la Viena, de unde a ieșit la pensie în anul 1881. De numele său și al soției sale Céléstine, se leagă de asemenea numeroase acte de caritate și de ceea ce se poate numi generic, astăzi, „protecție socială”, printre care putem aminti crearea unei fundații pentru îngrijirea văduvelor și orfanilor provenind din familiile foștilor angajați ai StEG. S-a stins din viață la Viena, în anul 1893.

### **Alexandru MAREK**

n. 1885, Malacky (Slovacia) – 1966, Reșița

S-a născut în localitatea Malacky (Slovacia) ca fiu al unui inginer silvic. Școala a făcut-o la Bratislava și Viena, iar Politehnica a terminat-o în 1908, la Leoben (Austria). După practica vremii, și-a făcut stagiul la întreprinderi de specialitate din Stiria, Slovacia și Ungaria, iar în 1911 a ajuns la Reșița, unde se punea, pe atunci, problema construirii unui furnal mare (sistem Allis Chalmers și a renunțării la fabricarea mangalului. A rămas în Banatul montan unde a mai lucrat în cadrul complexului siderurgic de la Anina, la care a condus furnalul, cocseria și separația de cărbune.

A revenit în anul 1932 la Reșița, ca șef al secției furnale și sub conducerea sa a fost construită, în 1933-34, cocseria de la Reșița. Între anii 1937 și 1940 a fost delegat de către Societatea UDR să lucreze în Jugoslavia, la Smederevo, pentru Uzina Sartid, la construcția unor furnale, revenind apoi la Reșița. După anul 1940, deși la vârsta pensiei, a continuat să lucreze întâi în cadrul Serviciului tehnic, apoi în calitate de consilier. A lucrat pentru construirea noilor furnale de la Hunedoara și Călan până în anul 1960, transmițând astfel o experiență în domeniul metalurgiei feroase ce număra aproape o jumătate de secol. A încetat din viață la Reșița, în anul 1966.

## Dan MATEESCU

n. 1911, Călărași –

Marele om de știință care este acad. prof. dr. ing. **D. M.** s-a născut la 15 noiembrie 1911, la Călărași, ca fiu al unui director de bancă. Și-a făcut studiile gimnaziale și liceale (Liceul „Știrbei Vodă”) la Călărași, iar în anul 1934 a absolvit MAGNA CUM LAUDE Școala Politehnică de la Berlin-Charlottenburg, una dintre cele mai însemnate ale vremii.

Imediat după ce s-a angajat la fabrica de poduri și construcții metalice a societății U. D. R., unde a lucrat timp de aproape 14 ani în toate genurile de activitate. Printre cele mai importante lucrări la care a colaborat vom aminti: *podul sudat* de peste Bârzava (Reșița, lângă Cinematograful „Cultural“), podurile de cale ferată de peste Someș, Jiu, Siret; podurile de pe linia ferată Ilva Mică-Vatra Dornei, Câmpina-Brașov, Făgăraș-Sibiu, structurile metalice de la Uzinele Malaxa (Faur), hangare de avioane la Băneasa, Brașov și Cluj, hale metalice industriale de la Bocșa și Reșița, structura sudată a Palatului CFR din București. Din anul 1941 a devenit profesor suplinitor la Facultatea de construcții din Timișoara, iar din anul 1948 a părăsit definitiv Reșița, stabilindu-se în Timișoara unde a pregătit 37 generații de ingineri și peste 3200 specialiști în sudură și construcții.

Din anul 1962 a devenit membru corespondent, iar din 1974 membru titular al Academiei Române.

## Nicu MATEIAS

n. 2 octombrie 1923, Craiova – 11 decembrie 2003, București  
Fabricația de turbine hidraulice și echipamente hidromecanice va rămâne, pentru uzinele din Reșița, strâns legată de numele ing. **N. M.** S-a născut la Craiova, în 2 octombrie 1923, în acest oraș a urmat școala primară, gimnaziul și liceul (la „Frații Buzești”). În 1943 a făcut o școală de ofițeri activi, participând la campaniile pe ambele fronturi. După demobilizare a început în anul 1945, cursurile Facultății de electromecanică a Școlii Politehnice din Timișoara, absolvindu-le în anul 1950. În același an s-a angajat la uzina din Reșița, pe atunci componentă a holdingului SOVROMETAL. Prima lucrare pe care a primit-o ca tânăr inginer la biroul de construcții generale din cadrul Serviciului constructor șef, a fost cea de proiectare a hidroagregatelor c

turbine Kaplan de 550 kw, de la veche centrală electrică a orașului Târgu Mureș, lucrare pe care a realizat-o integral, până la punerea în funcțiune. A continuat să lucreze în cadrul Serviciului constructor șef, ca inginer proiectant, șef de colectiv, iar din 1960, când fabricația de utilaje hidroenergetice a căpătat un caracter constant și sistematic, a lucrat numai în acest domeniu. Atunci când a fost înființat Institutul de Proiectări Echipamente Energetice Reșița (1 ianuarie 1966), ing. N. M. a fost, la început, consilier al directorului Alexandru Bitang, apoi (din 1968), director tehnic, iar din 1974, director general al institutului, timp de zece ani, până când, în 1984, s-a pensionat.

De numele său va rămâne legat pentru totdeauna pionieratul fabricației de turbine hidraulice în România, inclusiv al unora dintre cele mai impresionante realizări, cum a fost echipamentul pentru S.H.E.N. Porțile de Fier I, CHE Porțile de Fier II, Lotru sau Râul Mare-Retezat.

### **Andrei MĂLĂESCU**

n. 8 decembrie 1901, Măru (Caraș-Severin) – m. 1993, Reșița  
Destinul celui care a fost inginerul silvic A. M. a fost aparte față de cel al celor mai mulți dintre colegii săi de generație. S-a născut într-o veche familie de grăniceri din comuna Măru (Caraș-Severin), la 8 decembrie 1901. A urmat școala primară în sat iar liceul la Caransebeș. Din 1921 până în 1925 urmează Facultatea de silvicultură a Politehnicii din București, ca bursier al Comunității de Avere din Caransebeș. După stagiul militar devine inginer silvic stagiar la Comunitatea de Avere unde se ocupă în general de ridicările topometrice și proiectarea amenajamentelor silvice. Din anul 1927 devine angajat al UDR, la Direcțiunea silvică și domeniială de la Oravița, unde lucrează la serviciul tehnic, proiectând de la căi ferate, șosele, poduri, rețele de utilități, canal, fabrici de cherestea și parchet, până la elaborarea strategiei de amenajare a pădurilor.

Din 1949 a fost transferat la uzinele din Reșița, secția hidraulică, unde a lucrat inițial la amenajarea hidrotehnică Bârzava superioară, iar din 1951 a condus această secție până la pensionarea sa, în 1962. Ulterior, a mai lucrat în cadrul Institutului de Proiectări al județului Caraș-Severin, până în 1979 – realizând

o serie de proiecte deosebit de importante în domeniul hidrotehnicii, construcțiilor civile și industriale și amenajării teritoriului.

Munca sa întinsă pe parcursul a peste cinci decenii a acoperit, atât spațial cât și din punct de vedere al tematicii, o gamă extrem de diversă de activități de o deosebită utilitate în plan tehnic și practic, fiind destinate bunei funcționări a uzinelor din Reșița, dar și comunităților locale din Banatul montan, al cărui fiu a fost ing. **A. M.**

A încetat din viață la Reșița, în 25 martie 1993.

## **Nicolae MĂRGINEAN**

n. 1905 – Cenade, Alba – 1980, Cluj-Napoca

Profesorul **N. M.** este pe drept cuvânt considerat unul dintre întemeietorii psihologiei românești, fiind cel care a creat ramura psihologiei industriale și a aplicat-o efectiv în economie, Banatul Montan deținând, prin societatea U. D. R., și această prioritate. A studiat filosofia (specialitatea psihologie) în Germania, la Jena și Heidelberg, apoi, ca bursier al Fundației Rockefeller, în SUA și a susținut un doctorat strălucit sub conducerea marelui savant Gordon W. Allport, căruia i-a dedicat monumentală sa lucrare „Psihologia persoanei”. Împreună cu bunul său prieten, directorul general al U. D. R., Alexandru Popp, și cu subdirectorul Alexandru Ghenea, a pus bazele practice ale psihologiei industriale aplicate. A introdus testele de aptitudini pentru angajare (lovind, astfel, o tradiție mai mult decât seculară), a organizat cele dintâi locuri de muncă ergonomice. Poate însă că meritul său cel mai mare este cel de a fi reorganizat învățământul profesional și tehnic, prin organizarea școlii medii tehnice model a U. D. R., instituție care, timp de peste un deceniu, a fost unică în țară. Clădirea cu cinci corpuri a acestei școli există și în prezent, adăpostind Universitatea din Reșița, ceea ce atestă, credem, concludent viziunea celor ce au gândit perspectiva.

Destinul lui **N. M.** a fost unul tragic, asemenea celui al bunului său prieten Alexandru Popp, fiind închis timp de peste 16 ani în temnițele de tristă amintire. A reușit să le supraviețuiască, având și puterea de a ne lăsa o monumentală carte memorialistică, „Amfiteatre și închisori” – o istorie vie a acestei mari personalități și a calvarului pe care l-a trăit asemenea întregii țări.

## **Romulus MICLEA**

n. 1913, Brădișoru de Jos (Caraș-Severin) – m. 1981, București  
Gimnaziul și liceul le-a urmat la Oravița, iar din 1932 până în 1937 a urmat cursurile Facultății de mine și metalurgie de la Politehnica din Timișoara. S-a angajat la Societatea U.D.R în toamna anului 1937 și a lucrat în mai multe secții: la secția transporturi, la direcția minelor, al secția furnale. Între 1950 și 1951 a fost director tehnic adjunct al sectorului siderurgic al Societății SOVROMETAL. În anul 1952 a fost transferat la Combinatul Siderurgic Hunedoara, îndeplinind, vreme de doi ani, funcția de director tehnic.

La solicitarea lui Ovidiu Micula, vicepreședinte în acea vreme al Comitetului de Stat al Planificării, a fost transferat la București unde, timp de 21 de ani (1954 – 1975), a condus direcția de siderurgie din cadrul CSP, până la pensionarea sa în 1975.

A încetat din viață la București, în anul 1981

## **Mircea MICULA**

n. 13 august 1912, Brașov – m. 4 mai 1989, Reșița  
Numele lui **M. M.** este legat, ca și cel al fratelui său mai mare, Ovidiu, de dezvoltarea și progresul uzinelor din Reșița, în care a lucrat timp de 36 de ani (1937 – 1973).

S-a născut la Brașov, ca fiu al unui profesor de matematică, iar din anul 1915 a rămas orfan. A terminat liceul la Timișoara (1931) și după ce a început studii de medicină a renunțat, la sfatul fratelui său, în favoarea Politehnicii, pe care o termină, la Timișoara, în 1937 (Facultatea de mine și metalurgie). Din același an a lucrat la societatea U. D: R., în secția de turnătorie aflată la acea vreme în sectorul siderurgic, lângă Oțelăria Siemens-Martin. Din 1943, după plecarea ing. Titus Dima, devine la doar 31 de ani, șeful secțiilor de turnătorie, iar din 1954, când începe construirea noii platforme a sectoarelor calde la Moniom, este numit inginer șef al Combinatului Metalurgic Reșița. În această calitate conduce activitatea de producție timp de 8 ani, în paralel cu construcția noilor secții: turnătorie de oțel cu oțelăria specială (1956), turnătorie de fontă (1958), de metale neferoase și presiune (1959), modelărie (1960), forjă (1964). Din anul 1963, după separarea celor două uzine, devine consilier al directorului general, calitate



în care, pe lângă problemele specifice sectorului cald, a soluționat cu calm și înțelepciune, nenumărate aspecte din activitatea practică de perspectivă și curentă. S-a pensionat în anul 1973 și a trecut la cele veșnice la 4 mai 1989, cu doar 16 zile după fratele său mai mare, prof. ing. Ovidiu Micula.

## **Ovidiu MICULA**

n. 1908, Brașov – m. 1989, București

**O. M.** a fost una dintre personalitățile strălucite ale istoriei industriale a Reșiței, dar deși existența sa a ajuns până la generațiile noastre, numele său continuă, din nefericire, să fie foarte puțin cunoscut chiar și multora dintre cei care au cercetat filele acestei istorii.

**O. M.** s-a născut în anul 1908, la Brașov, ca al doilea fiu al profesorului de matematici Vasile Micula, de la Liceul românesc din Brașov. Tatăl său a murit pe frontul italian în anul 1915, iar cei trei frați au rămas orfani, fiind crescuți de mama lor, directoare a Orfelinatului „Regina Maria” din Timișoara. A terminat liceul la Timișoara, iar în 1931 a absolvit Facultatea de electromecanică a Politehnicii din acest oraș, angajându-se la U. D. R., unde a lucrat la fabrica de locomotive și apoi la serviciul de armament. Din 1940 i-a succedat lui Koos Andras, devenind cel de-al treilea șef din istoria fabricii de locomotive, funcție pe care o deține de opt ani; în această perioadă s-au asimilat locomotivele din seria 131.000 și 150.000, o serie de locomotive cu destinație industrială și forestieră, precum și locomotivele serie E<sup>R</sup> destinate căilor ferate sovietice, în cadrul Convenției de armistițiu.

Din 1945 a îndeplinit și funcția de profesor titular la Școala Politehnică din Timișoara, unde a predat disciplina „cazane” timp de aproape un deceniu, perioadă în care s-a ilustrat ca un mare profesor ce și-a pus cunoștințele și experiența în nobilul scop al formării unor tineri ingineri, așa după cum au făcut-o și alți specialiști ai industriei reșițene.

Din anul 1950 a părăsit Reșița, îndeplinind o serie de funcții importante în Ministerul Industriei Grele – condus în acele vremuri de către Carol Loncear. A îndeplinit până în anul 1956 funcția de vicepreședinte al Comitetului de Stat al Planificării, coordonând activitatea din întreaga industrie. Ulterior a lucrat în funcția de

director și apoi consilier la Ministerul Metalurgiei și Construcțiilor de Mașini.

A încetat din viață la București, la 16 aprilie 1989.

### **Romulus MICULESCU**

n. 1903, Armeniș (Caraș-Severin) – m. 1979, București

S-a născut într-o familie veche de grăniceri bănățeni, în comuna Armeniș. A terminat liceul „Traian Doda” din Caransebeș, în prima promoție de liceu românesc, apoi a urmat Facultatea de mine și metalurgie a Politehnicii din Timișoara, pe care a absolvit-o în anul 1925, când se angajează la U. D. R., unde își începe activitatea la secția de laminare. La scurt timp după aceea (1927), trece la secția de bandaje, devenind șeful acesteia, și unde a rămas până în 1940. Este promovat prim inspector (1940), șef al secției laminare, sub-director (1941), director al exploatărilor (1945), iar din 1948 este transferat în nou înființata centrală a industriei metalurgice organizată pe structura fostei direcții generale a U. D. R. de la București. Din anul 1951 a fost transferat definitiv la București unde va ocupa funcții importante atât în cadrul Ministerului industriei grele cât și la diferite institute de proiectare (de pildă, IPROMET și IPROLAM), pe care le-a și condus. După pensionare (1965) a mai deținut funcția de consilier în Ministerul industriei metalurgice, calitate în care a participat și la bicentenarul industriei reșițene, în anul 1971. A încetat din viață, la București, în anul 1979.

### **Tiberiu MICUȘCA**

n. 8 iunie 1920, Dej – m. 26 octombrie 1984, Reșița

O interesantă și stranie coincidență face ca **T. M.** să se fi născut la Dej, exact în aceeași zi în care s-a constituit societatea Uzinele de Fier și Domeniile Reșița, cea cu care destinul său avea să se intersecteze într-un mod atât de fericit.

A urmat liceul industrial la Arad, una dintre școlile de elită ale României interbelice pentru cadre tehnice, și a lucrat până la pensionare în industria Reșiței. A început la fabrica veche de mașini, apoi a lucrat sub conducerea ing. Silviu Bordan, la noua capacitate ce s-a construit în 1941-1942, numită „hala nouă” (actuala secție de motoare Diesel navale și compresoare). În anul 1954 a terminat Facultatea de mecanică a Politehnicii din Brașov, iar la puțin timp după aceea (1957) a devenit cel dintâi șef al

secției de motoare Diesel rapide, ajunsă repede un model de organizare și funcționare, în special ca efect al competenței, eficienței și exigenței de care **T. M.** a dat dovadă. La începutul anului 1966 a devenit inginer șef de concepție, iar în acea perioadă a asigurat pregătirea asimilării programului hidroenergetic național, a asimilării unor noi tipuri de motoare Diesel și boghiuri, a mașinilor electrice mari. În 1970 a fost numit în funcția de inginer șef pentru asigurarea calității al Grupului de uzine Reșița, ca, în 1973, să devină cel dintâi director al nou înființatei societăți mixte Reșița-RENK, fabrică de roți dințate și reductoare, cea dintâi societate mixtă de producție din istoria României, care a împlinit recent trei decenii de existență. În toată activitatea sa, **T. M.** a făcut dovada unei capacități organizatorice devenite legendară, care și-a lăsat amprenta asupra colectivelor pe care le-a condus. A fost totodată un excelent șef de școală, care a format în spiritul vechilor tradiții ale uzinelor din Reșița mai mulți discipoli. După pensionarea din anul 1979, a continuat să acorde asistență la asimilarea fabricației de cuzineți, până când a încetat din viață după o grea suferință, în octombrie 1984.

#### **Vasile Constantin MIHĂLCESCU**

n. 1 ianuarie 1887, Luciu, Brăila – m. 1956, București  
Una dintre personalitățile strălucite ale practicii silviculturii românești din perioada interbelică a fost ing. **V. C-tin. M.**, cel care a condus între 1928 și 1942 destinele direcției silvice și domeniile a societății UDR, pe atunci cea mai mare sub aspectul efectivelor și valorii patrimoniului.

S-a născut la 1 ianuarie 1887 în comuna Luciu din județul Brăila, fiind fiu de preot. Rămas de mic orfan de tată, a crescut în condiții austere, confruntat cu greutăți materiale. A reușit să termine în anul 1905 renumitul liceu ploieștean „Petru și Pavel”, cu sprijinul unuia dintre profesorii săi, scriitorul I. A. Bassarabescu. La concursul de admitere în învățământul superior obține o bursă și devine student la Școala superioară de silvicultură din București după absolvirea căreia, în anul 1911, se înscrie în „corpul silvic”. Începând din 1913 este aproape permanent prezent sub drapel mai întâi în campania din Bulgaria, apoi pe fronturile din Carpați și de la Mărășești; este rănit în 1919 în Basarabia și apoi în campania de pe Tisa.

În 1920 își reia activitatea profesională la administrația pădurilor statului (C.A.P.S.), ca inginer topograf și peisagist. Devine șef al Ocolului silvic Tătăruși (jud. Suceava), este decorat și își dovedește din nou capacitatea și talentul organizatoric ca director al administrației forestiere a băncilor românești, la Cumpăna (jud. Argeș).

De la 1 septembrie 1928 îi succede la direcțiunea silvică și domenală a UDR lui Liviu Marțian, mai întâi ca subdirector apoi ca director titular. A reușit să obțină realizări spectaculoase pentru creșterea prestigiului acestei direcțiuni, reorganizând structura, dând un curs nou amenajărilor silvice, construind șosele, căi ferate și canale de plutărit, dar înainte de toate cultivând o relație umană deosebită, prin care a reușit să obțină admirația și respectul masiv al angajaților.

Plecând, la începutul anului 1943, din Oravița, s-a stabilit mai întâi la Ploiești – unde episcopul Irineu Mihălcescu îi oferise un loc mai familiar. A fost chemat la București, devenind directorul Domeniilor Statului la Ministerul Agriculturii și Domeniilor. A continuat să lucreze în cadrul comisiilor regionale de amenajări silvice și după pensionarea sa din 1947.

A încetat din viață, după o grea suferință, în anul 1956.

## **Axente MUREȘAN**

n. 1877, Birchiș (Arad) – m. 1957, Sibiu

Față de pleiada de ingineri pe care i-am prezentat până acum, **A. M.** face o singulară excepție. Am considerat însă că este necesară o prezentare a sa deoarece generațiile contemporane nu au avut ocazia de a-i cunoaște personalitatea, deosebit de puternică și impresionantă.

S-a născut la Birchiș (jud. Arad), a făcut studiile liceale la Arad și Academia Comercială la Budapesta, terminând-o în anul 1899, după care s-a angajat la societatea St. E. G., întâi la direcțiunea din Budapesta, iar din 1908, la uzinele din Reșița. A ajuns în scurt timp șeful serviciului central de materiale, departament ce coordona activitățile de aprovizionare, depozitare și parțial desfacere, având totodată și funcția de procurist al societății U. D. R. (a fost cel dintâi angajat al societății investit cu această funcție, încă din anul 1922). Din 1941, după pensionare, a fost numit, datorită marii sale autorități morale, primar al Reșiței (până

în anul 1944), perioadă în care s-a aplecat cu mult devotament spre grijile și nevoile oamenilor din uzină, ale căror necazuri le cunoștea atât de bine, mai ales în acei întunecați ani de război. Din 1951 a avut domiciliu forțat la Sibiu, unde a și murit în anul 1957. Numele său, asemenea unor alți iluștri angajați ai uzinelor reșițene, ce au avut destine tragice, merită să figureze într-un, încă nescris, almanah Gotha al economiei românești.

## N

### **Johann NOWY**

n. 1872, Reșița – m. 1942, Reșița

Numele ing. J. N. va rămâne veșnic ca un simbol al exploatărilor miniere din Banatul de munte. S-a născut la Reșița, în familia unui comerciant, aici a urmat gimnaziul la proaspăt înființata „școală civilă”, iar liceul la Timișoara. A absolvit Facultatea de mine de la Leoben (Austria), iar din 1898 a intrat în serviciul StEG. A condus sectoare importante la minele de fier și de cărbune, dar poate că în afară de performanța sa tehnică și profesională, lucrul cel mai important pe care trebuie să îl reținem legat de personalitatea sa, este cel al abnegației și devotamentului de care a dat dovadă, la 7 iunie 1920, când la mina Anina s-a produs cel mai mare accident de muncă din istoria României, soldat cu 217 morți. Fără intervenția energică și hotărâtă a lui J. N. care și-a riscat viața în acele momente, dimensiunile catastrofei ar fi fost și mai mari, greu de imaginat și poate că ele ar fi condus la abandonarea, cel puțin temporară, a minei. Acest om de o mare modestie a refuzat în două rânduri (1927 și 1934) să fie numit director al Direcției minelor din cadrul UDR, recomandându-pentru aceasta pe tânărul său coleg și discipol, Vasile Poboran (viitorul decan al Facultății de mine din București). Cu sănătatea grav afectată de munca grea din mină, s-a retras din funcțiile de prim inspector și procurist al UDR și s-a stins din viață la Reșița în 1942.

### **Otto-Rudolf NOWY**

n. 28 octombrie 1928, Reșița

Ing. O-R. N. provine dintr-o familie legată extrem de mult de vechile tradiții industriale ale Banatului de munte. Unchiul său fost inginerul Johann Nowy, prim inspector la minele Anina – ce

care, prin prezența sa de spirit și putere de sacrificiu, a salvat sute de oameni la catastrofa minieră din 1920, iar vărul său a fost ing. Hugo Heel, renumitul proiectant al locomotivelor cu aburi reșițene.

**O. N.** a urmat gimnaziul în Reșița, apoi cursurile Liceului Piarist din Timișoara, pe care le-a absolvit în anul 1947. A absolvit Facultatea de mecanică din Timișoara (secția mașini și turbine cu aburi) în anul 1952 și s-a angajat la uzinele din Reșița (pe atunci, SOVROMETAL), la Serviciul constructor șef, condus de ing. Andrei Berzănescu. A lucrat la fabricația de locomotive cu aburi, utilaj petrolifer și turbine, iar din anul 1957 a fost solicitat de către ing. Eugen Boian să lucreze în cadrul Grupului tehnic LDE, care avea ca sarcină să asimileze fabricația de motoare și boghiuri pentru locomotivele Diesel electrice, în cadrul Serviciului constructor LDE, alături de ing. Alexandru Bitang și Radu Băncescu. Din anul 1966 devine șef adjunct al Serviciului constructor șef, continuând să coordoneze asimilarea noului motor cu 6 cilindri și a noului tip de boghiuri, iar după 1971 și a noii familii de motoare cu tracțiune feroviară (licență ALCO). Din 1973 lucrează în cadrul Departamentului de motoare Diesel și boghiuri al ICPHER, iar din 1974 devine inginer șef, apoi director tehnic al acestui institut, până la pensionare.

În prezent este stabilit La Trostberg (Germania). Prin munca sa, consacrată timp de peste trei decenii, asimilării și realizării fabricațiilor de motoare feroviare și navale și a boghiurilor de locomotive, ing. Otto Nowy se înscrie în galeria marilor personalități ce au ilustrat, prin activitatea lor, istoria uzinelor din Reșița.

## O

### Adam OGRIN

n. 1899, Bocșa – m. 1970, București

Numele lui **A. O.** este de asemenea pe nedrept ignorat de către generațiile de astăzi și reconstituirea, chiar și a unor elemente sumare ce sunt necesare pentru această prezentare nu a fost un lucru ușor. Am reușit să aflăm că s-a născut la Bocșa, unde a făcut școala primară și gimnaziul (terminat la Vârșeț), liceul l-a urmat la Timișoara, iar Facultatea de electromecanică a terminat-

o la Timișoara, în anul 1926 când s-a și angajat la U. D. R. A lucrat la Biroul de investiții generale, calitate în care a realizat o serie de lucrări în uzine, ca, de pildă, construcția laminorului de bandaje, a noii cocserii, a unui pod peste Bârzava și a clădirii Secției pe care o numim astăzi „Sculăria veche”. A avansat pe treptele ierarhice devenind inspector (1935), prim inspector (1937) și procurist (1940). În anul 1942 a devenit director tehnic în cadrul Direcțiunii generale a U. D. R. de la București. A suferit același lung și dureros martiriu după anul 1948, iar după eliberarea din temniță a fost nevoit să lucreze în funcții cu totul inadecvate calificării și competențelor sale. A murit la București în anul 1970 nemaiputând să ia parte la aniversarea bicentenarului industriei reșițene (1971).

### **Constantin ORGHIDAN**

n. 22 iunie 1874, Brașov – m. 29 august 1944, Ferdinandberg / Oțelu Roșu, Caraș-Severin)

**C-tin O.** provine dintr-o veche familie de comercianți aromâni stabiliți încă din secolul al XVIII-lea la Brașov. A făcut gimnaziul și liceul în acest oraș, iar Politehnica, la Budapesta și Graz, dar a făcut, la Graz și Viena, și studii temeinice de istorie, filozofie și arheologie. Constituie unul dintre rarele și fericitele cazuri în care un mare inginer și antreprenor industrial a intrat în istoria culturii române și ca un remarcabil istoric, arheolog și, mai ales, numismat și colecționar. A desfășurat o importantă activitate atât în cadrul societății St. E. G., dar și la CFR, fiind într-o anumită perioadă recepționarul acesteia pe lângă societatea St. E. G., chiar și la uzinele Reșița, ceea ce a determinat consiliul de administrație al nou înființatei societăți UDR să îl numească, în anul 1922, ca primul director general al uzinelor din Reșița, perioada în care a ocupat această funcție (1922-1927) fiind una dintre cele mai faste și pline de realizări: asimilarea fabricației de mașini electrice, construirea fabricii de locomotive și asimilarea fabricației de locomotive pentru CFR, începutul fabricației de utilaj petrolifer etc. **C-tin O.** a condus după aceea societatea Titan-Nădrag- Călan (TNC) și a fost președintele Uniunii generale a industriilor metalurgice din România. Activitatea sa de istoric, colecționar și mecenat a fost deosebit de apreciată, fiind ales, în anul 1942, membru al Academiei Române.

**Ioan PĂSĂRICĂ**

n. 1894, Giurgiu – 1968(?), București

Deși **I. P.** nu a lucrat decât un deceniu la societatea U. D. R., numele său va rămâne în memoria și cronica uzinelor pe de-o parte pentru că a fost primul inginer român angajat de către această societate – și asta chiar în anul înființării sale – și mai ales că îi datorăm prima monografie cu caracter științific datorată prezentării sistematice a evoluției istorice, dotării și capacității de fabricație a uzinelor reșițene. A absolvit liceul la Buzău, iar după ce a luptat în primul război mondial, a terminat Școala de poduri și șosele, în anul 1919. La U. D. R. una dintre primele sale lucrări a fost montajul utilajelor la noua fabrică de locomotive (1922). A continuat activitatea la fabrica de poduri și construcții metalice, iar din 1926 devine șeful serviciului de transporturi al U. D. R., demnitate pe care o ocupă până în 1932 când, în urma unei conjuncturi economice nefavorabile, pleacă din Reșița la București unde va lucra mulți ani la Tipografia „Monitorului Oficial” al României.

În 1967 a mai vizitat Reșița pentru ultima dată, cu ocazia unei consfătuiri la care s-a făcut apel la experiența unor renumiți specialiști. Nu dispunem de date certe, dar în anul 1971 nu mai era în viață (se pare că a decedat în anul 1968, la București).

**Nicolae PELIGRAD**

n. 1924, Săliște (Sibiu) – m. 2002, București

S-a născut la Săliște, în marginea Sibiului, unde a urmat școala primară; din 1935 până în 1943 a învățat la Liceul „I.C. Brătianu” din Pitești, iar între 1943 și 1948 a fost student la Facultatea de electromecanică a Școlii Politehnice din Timișoara. La terminarea facultății s-a angajat la Uzinele din Reșița ale UDR, devenite, din 1949, SOVROMETAL, iar din 1954, Combinatul Metalurgic Reșița. Continuând și dezvoltând tradiția existentă în această mare uzină, a lucrat în domeniul mașinilor hidraulice, turbinelor cu abur și al utilajului petrolifer. Odată cu transferarea acestei fabricații – care avea la Reșița o tradiție de peste trei decenii (din 1924) – la Ploiești și Târgoviște (1954), a fost mutat la București unde a pus bazele unui nou Institut de cercetare și proiectare pentru utilaj petrolifer, funcție cu care a participat la exportul



acestor utilaje în lume, printr-o contribuție originală în domeniul cuplajelor hidraulice și al convertizoarelor hidraulice de cuplu. A înființat și a condus la acest institut secția de transmisii hidrodinamice, până la pensionarea sa, în anul 1987. Și-a susținut o teză de doctorat cu titlul „Pierderile hidraulice în circuitul convertizoarelor hidraulice de cuplu în diferite regimuri de lucru” (Timișoara, 1984).

A publicat, singur și în colaborare, patru cărți de specialitate, a primit Premiul de Stat (1963) și Premiul „Aurel Vlaicu” al Academiei Române (1987). A deținut mai multe ordine și medalii ale României și mai multe certificate și brevete de inventator.

## **Gheorghe PERIANU**

n. 11 iulie 1899, Ciclova Montană – 22 martie 1981, Reșița  
Imaginea industriei din Banatul Montan nu ar fi desigur completă dacă nu am prezenta și aspecte legate de Direcția silvică și domeniială a fostei societății U. D. R., iar printre persoanele și activitățile de mare importanță și notorietate în epocă, se cuvine a fi menționat **dr. Gh. P.**, cel care a fost șeful secției juridice a acestei societăți, iar după desființarea ei a coordonat această activitate la Combinatul Metalurgic Reșița și, ulterior, la Combinatul Siderurgic Reșița.

S-a născut în anul 1899, în localitatea Ciclova Montană, în familia unui miner. A urmat gimnaziul la Oravița, și-a întrerupt studiile liceale fiind mobilizat pe front în primul război mondial. A susținut bacalaureatul la Timișoara (1920), iar din 1924 a lucrat la societatea U. D. R. În anul 1931 și-a luat licența în drept la Cluj iar în 1934 și-a susținut doctoratul în drept la Cernăuți, cu o teză „Contribuție la dreptul minier în Dacia Traiană”. Din 1935 a devenit șeful secției juridice a U. D. R., calitate în care a coordonat obținerea titlurilor de proprietate și extinderea proprietăților funciare și drepturilor patrimoniale, concomitent cu gestionarea garanțiilor constituite prin aceasta asupra creditului luat de U. D. R., iar din 1949 este numit procurist al societății. Din 1951 s-a transferă la uzina din Reșița a societății SOVROMETAL (succesoarea direcțiilor exploatare și atelierelor U.D. R.). Din 1954 lucrează la Combinatul Metalurgic Reșița, apoi la C. S. R. până în 1965.

A avut marele merit de a fi salvat într-un moment istoric extrem de critic (1949) documente istorice de o deosebită importanță, pe care a avut înțelepciunea și generozitate de a le pune la dispoziția mai tinerelor generații de cercetători, care au studiat și scris despre interesanta și fascinanta istorie a acestui colț de țară. A încetat din viață la Reșița, la 22 martie 1981.

## **Vasile POBORAN**

n. 29 decembrie 1900, Craiova – m. 27 martie 1985, București  
Numele lui **V. P.** va rămâne în memoria posterității deopotrivă pentru contribuția sa în domeniul ingineriei miniere, ca și pentru cea în formarea a numeroase generații de specialiști care i-au dus mai departe renumele.

S-a născut la 29 decembrie 1900 la Craiova, într-o familie de intelectuali. În orașul natal a urmat școala primară, gimnaziul și liceul – pe care l-a absolvit în anul 1920. În același an a devenit student al primei generații de la facultatea de mine și metalurgie a Școlii Politehnice din Timișoara, pe care a absolvit-o ca șef de promoție, în toamna anului 1924. După stagiul militar s-a angajat tânăr inginer la minele de la Anina ale U.D.R., unde a beneficiat de experiența în formarea sa profesională, a unor specialiști de marcă, precum Anton Hendrich, Adolphe Ferrand, Johann Nowy, William Slovig, Virgil Manliu sau Geza von Bene. În anul 1934, după ce parcursese timp de opt ani toate treptele ierarhiei din direcția minelor, a fost promovat în fruntea acestei direcții – pe care o va conduce timp de peste 13 ani. Promovarea sa, odată cu cea a lui Alexandru Popp la conducerea direcției atelierelor, a fost considerată un act de mare curaj deoarece era vorba de un om de 33 de ani, iar ierarhia rigidă de atunci admitea doar în rare cazuri asemenea derogări. De numele său însă, în cei 23 de ani de activitate, se leagă un vast program de modernizare și investiții tehnologice, construirea de locuințe, dispensare, băi și cantine pentru oamenii adâncului, precum și construirea școlii profesionale din Anina.

Deosebit de important este însă faptul că în toamna anului 1944, în toiul luptelor ce au avut loc în zona Oravița și Anina între trupele sovietice și cele germane, directorul **V. P.** a găsit tăria, curajul și demnitatea de a salva de la distrugere – poate că

ireparabilă a minelor de la Anina, cu uriașa lor importanță economică și socială.

Din anul 1942, în paralele cu activitatea de director al minelor societății UDR, ing. **V. P.** a devenit profesor la facultatea pe care o terminase în urmă cu 18 ani, la catedra de exploatarea miniere, curs fundamental în formarea viitorilor specialiști. Din 1948 a devenit decan al acestei facultăți, iar apoi, când în anul 1952 ea s-a transferat la București, a părăsit cu mult regret Reșița. Din 1957, printr-un nou transfer al facultății, la Petroșani, a devenit din nou decan al acesteia, legându-și astfel numele și destinul, timp de aproape patru decenii, de învățământul superior minier din România. S-a numărat printre acei privilegiați care s-au bucurat de admirația plină de fervoare a studenților și colaboratorilor, pe care i-a condus și educat în spiritul științei, cinstei și dreptății. A trecut la cele veșnice în București, la 27 martie 1985.

### **Matei PONORAN**

n. 7 ianuarie 1916, Dognecea (Caraș-Severin) – 9 ianuarie 2005  
Unul dintre cei din urmă ingineri ai „generației de aur” a inginerilor uzinelor din Reșița, care au lucrat aici pentru societatea U. D. R., a fost ing. **M. P.** S-a născut la Dognecea, în anul 1916, în familia unui miner. A făcut gimnaziul în satul natal, apoi Liceul „General Dragalina” din Oravița, pe care l-a terminat în anul 1935. A urmat cursurile Politehnicii din București, pe care le-a absolvit în 1940, după care a intrat ca tânăr inginer la U. D. R., lucrând în cadrul laboratorului de încercări, sub îndrumarea unui alt mare specialist, ing. Petru Ballo. Despre ing. **M. P.** se poate afirma că este întemeietorul școlii de metalografie a uzinelor reșițene, pe lângă el formându-se, în timp, multe generații, atât la școala medie tehnică model U. D. R., la școala tehnică siderurgică și, mai târziu, la Institutul de subingineri reșițean. Om de formație culturală temeinică, a fost și s-a manifestat ca un intelectual de o rară distincție, de o profundă elevație spirituală, calități ce au devenit, din nefericire, tot mai rare la generațiile care i-au succedat.

### **Vladimir POPOVICI**

n. 1915, Chișinău – m. 1994, Timișoara  
Numele prof. **V. P.** va rămâne încrustat în cronică industriei reșițene pentru contribuția sa deosebită atât în fabricația de mașin

electrice, cât și în calitate de creator al fundamentului teoretic și practic al școlii românești de sudură. A terminat studiile gimnaziale și liceale la Chișinău, iar Politehnica a absolvit-o la Timișoara, în anul 1940, când a și început să lucreze la fabrica de mașini electrice a societății U. D. R., având ca mentori pe ing. Iuliu Cservenyi (1896-1969) și ing. Alexandru Ivancenکو (1908-1993), cei care l-au și precedat în funcția de șef al fabricii de mașini electrice, pe care a deținut-o până în anul 1957, când a fost transferat în funcția de director tehnic al uzinei „Electroputere” Craiova, funcție pe care a deținut-o timp de șapte ani, până când, din 1965, a devenit profesor universitar, șef de catedră la disciplina sudură la Institutul Politehnic din Timișoara. În toată această perioadă el avea să menționeze temeinice legături atât cu industria cât și cu activitatea de cercetare științifică. Vom aminti, fără a putea epuiza, desigur, întreaga sa contribuție, că a fost Laureat al Premiului de Stat (împreună cu un colectiv din uzină) pentru realizarea turbogeneratorului de 3000 kW /1953), că a fost autorul a 55 prototipuri de mașini electrice și deținătorul a 26 certificate de autor. De asemenea, a fost autor a peste 200 articole și comunicări științifice publicate în țară și în străinătate. Doctor în științe (1968) și doctor docent (1976), a menținut o strânsă legătură cu industria Reșiței, fiind membru în consiliul de administrație al Grupului de uzine Reșița (1969 – 1973).

A activat în cadrul Politehnicii din Timișoara până la pensionarea sa, în anul 1983.

### **Alexandru N. POPP**

n. 28 iulie 1898, București – m. 30 noiembrie 1967, București  
**Al. P.** a fost una dintre cele mai impresionante figuri din îndelungata istorie a uzinelor din Reșița, numele și activitatea sa suprapunându-se practic cu întreaga istorie a U. D. R. S-a născut la București, în familia unui magistrat de origine ardeleană și a urmat studiile liceale la „Sf.Sava”, iar bacalaureatul în timpul refugiului la Iași. A terminat Politehnica la Londra, în anul 1922, fiind unul dintre primii ingineri angajați la societatea U. D. R. / 13 octombrie 1922). A lucrat de la început la nou înființata fabrică de locomotive, atât în biroul de proiectare cât și în atelierul de cazangerie și montaj, pe care le-a condus o perioadă. În anul 1931 era șeful serviciului de fabricație, coordonatorul tuturor

secțiilor. Iar de la 1 ianuarie 1934 a lucrat ca director al direcției atelierelor, înlocuindu-l pe Nikolaus Balint. Ulterior (1937) a devenit prim director al Uzinelor de Fier și Domeniilor Reșița, având în coordonarea sa toate uzinele și exploatarea din Reșița. O asemenea promovare la doar 36 de ani neîmpliniți, într-o societate rigid structurată, unde vechimea și vârsta aveau o mare importanță, vorbește în mod concludent despre marile sale merite. În anul 1937 a devenit prim director general și membru în consiliul de administrație al U. D. R., cea mai mare funcție posibil de deținut de către un funcționar al societății.

Sub conducerea sa timp de 14 ani, cea mai lungă perioadă a unui director general al societății, uzinele din Reșița au atins, poate, apogeul dezvoltării lor, fiind cea mai mare și, totodată, cea mai prosperă societate din economia națională. Relațiile pe care A. P. le-a avut în cercurile industriale românești și străine, prietenia personală care l-a legat de Douglas Vickers, au facilitat pătrunderea U. D. R. în clubul exclusivist al marilor uzine ale Europei și accesul la tehnologii de prelucrare a armamentului care erau deja restricționate în acea epocă.

Un merit mai puțin cunoscut al lui A. P. este cel de a fi reușit să salveze (1944-1945) uzinele Reșița de la confiscare și demontare în vederea trimiterii în URSS. A reușit să traverseze cu bine perioadele grele de dinaintea și de după război, însă, în anul 1948 i s-a înscenat, împreună cu un grup de încă zece conducători ai uzinelor, un sinistru proces de „înalță trădare și sabotare a economiei naționale”.

Despre cei 16 ani de suferință petrecuți în cele mai sinistre închisori ale vremii vorbește prietenul său, prof. dr. Nicolae Mărgineanu (1905-1980), în memorabila sa carte „Amfiteatre și închisori”. A. P. a încetat din viață la București, la doar trei ani de la ieșirea din închisoarea care i-a răpit aproape un sfert din viață și ne putem pune, în mod firesc, legitima întrebare asupra modului în care ar fi evoluat industria Reșiței – ca și A. P. – fără brutalele schimbări în istoria României și implicit în viața sa economică și socială.

## **Mircea POPOVICI**

n. 1920, Ictar- Budinț, Timiș – m. 1973, Reșița

Din aceeași generație face parte și ing. **M.P.**, fiu al unui preot ortodox din comuna Ictar-Budinț (jud. Timiș). A absolvit Liceul „Coriolan Brediceanu” din Lugoj în 1939 și Facultatea de electromecanică a Politehnicii din Timișoara, în 1944. La sfârșitul aceluiași an a venit la Reșița unde a lucrat la Fabrica de locomotive, în toate sectoarele – biroul de proiectare, cazangerie, sectorul de montaj general. S-a format ca inginer pe lângă specialiști de primă mărime, precum Ovidiu Micula, Hugo Heel și Iosif Șchiopu, căruia i-a succedat la conducerea secției la doar 33 de ani. În perioada când a condus secția s-a realizat (septembrie 1953) și cea de a 1000-a locomotivă fabricată la Reșița. Din 1961 a devenit șeful serviciului producție, întâi la Combinatul Metalurgic Reșița, apoi la U. C. M. R., până când, în 1967, în urma unui infarct cardiac, a trebuit să se transfere la serviciul de pregătire tehnică și lansare a fabricației. În perioada în care a condus acest compartiment s-a realizat marea mutație: trecerea la sistemul de pregătire mecanizată a documentelor primare, activitate ce se leagă de numele său și al ing. Silviu Bordan.

**M. P.** a încetat din viață la datorie, în 8 noiembrie 1973, în urma unui al doilea infarct – pe care l-a suferit chiar la locul de muncă.

## **Ion POTOCEANU**

n. 1920, Fârliug (Caraș-Severin) – m. 1998, București

**I. P.** s-a născut în comuna Fârliug, unde a urmat cursurile școlii primare; gimnaziul l-a făcut la Reșița, iar liceul l-a terminat la Lugoj, în 1939. Politehnica a urmat-o la București, absolvind-o în 1944, an din care lucrează la Societatea UDR, în cadrul Sectorului siderurgic (pe atunci numit Direcția exploatărilor). A deținut pe rând funcțiile de inginer de exploatare la oțelărie și laminoare, șef de linie, șef de secție, inginer șef iar în perioada Combinatului Metalurgic Reșița (1954 – 1962) a fost locțiitor al directorului general pentru problemele sectorului siderurgic. Odată cu defalcarea de la 1 aprilie 1962 a celor două uzine, devine director general al Combinatului Siderurgic Reșița, funcție pe care a deținut-o până în anul 1968 când a fost transferat la conducerea nou înființatului Combinat Siderurgic Galați; aici a rămas până în anul 1973, când a fost transferat în funcția de

director general în Ministerul Industriei Metalurgice, unde avea să rămână până în 1986, dată la care a ieșit la pensie.

A încetat din viață la București, în 1998, după ce, în 1996, a luat parte la aniversarea de 225 ani a industriei reșitene.

## **Ioan PROBST**

n. 1903, Turnu-Severin – m. 1977, Anina

Dintre numeroșii ingineri minieri aflați în serviciul societății U. D. R. în decursul timpului, unul din numele prestigioase este cel al lui **I. P.** S-a născut la Turnu-Severin, în 1903, ca fiu al unui morar. A terminat Liceul „Traian” din localitate în anul 1922 și Facultatea de mine și metalurgie din Timișoara, în 1927 făcându-se remarcat printr-o teză de absolvire absolut originală, cea dintâi care avea ca subiect o temă legată de organizarea unei exploatări miniere.

A lucrat timp de doi ani la cariera de la Gladna-Montană (Timiș), după care, în 1930, a venit la societatea U. D. R. lucrând, la început, la mina Anina. A trecut pe rând pe la multe puțuri și exploatări, o perioadă scurtă a lucrat și la mina din Doman. În 1938 a încercat să-și susțină teza de doctorat la Academia minieră de la Leoben (Austria), dar circumstanțele istorico-politice ale momentului au împiedicat acest lucru. A rămas legat de mina Anina și de oamenii acestui oraș unde a ieșit la pensie în 1967 și unde își doarme somnul veșnic, lăsând celor care l-au cunoscut o puternică și de neuitat impresie.

## **Eduard von PROKSCH**

n. 1883, Jägerndorf (Krnov), Cehia – m. 1972, Timișoara

Prin excepție, numele lui **E.v. P.** nu este legat direct de cel al uzinelor din Reșița, deoarece nu a fost angajat al acestora. Totuși, prezența sa timp de 11 ani (1929 – 1940) în Banatul de munte, ca inspector general al lucrărilor de construcții și reparații la infrastructura feroviară, îi asigură un loc în acest almanah Gotha al industriei noastre.

S-a născut în 1886 la Jägerndorf (Krnov), în Moravia de Nord. A terminat liceul la Troppau (Opava) în anul 1901, iar politehnica a început-o la Praga și a terminat-o la Viena, în 1906. A avut o lungă carieră în serviciul public, de numele său legându-se construcția de căi ferate și poduri în Bosnia și Dalmația, de poduri rutiere în Rusia și Ungaria, el lucrând la uzinele Puhler din Sankt

Petersburg, iar din 1921 la Căile Ferate Române. În cel de-al doilea război mondial a lucrat la construcția de poduri și fortificații în Germania și Franța. În perioada 1916-1917 a făcut un prim proiect de regularizare a cursului Dunării la Porțile de Fier, proiect ce prevedea o cascadă de patru hidrocentrale, proiect rămas nefinalizat din cauza războiului și apoi a consecințelor sale economice.

A fost o inteligență scilpitoare, un spirit neastâmpărat și inovator ce și-a depășit în multe privințe epoca și contemporanii. A încetat din viață la Timișoara, în februarie 1972.

## R

### **Alexandru RĂU**

n. 1900, com. Ludoș (jud. Alba) – m. 1993, București

S-a născut în comuna Ludoș din județul Alba, în anul 1900. A urmat gimnaziul și liceul german din Sebeș, a absolvit apoi Facultatea de mine și metalurgie a Politehnicii din Timișoara, în prima promoție (1925), după care a audiat și cursurile Facultății de metalurgie de la renumita Politehnică din Aachen (Germania). Din anul 1928 lucrează la societatea U. D. R., în cadrul oțelăriei speciale, timp de peste două decenii. De numele său se leagă numeroase evenimente tehnice remarcabile: inaugurarea cuptoarelor electrice, fabricarea în țară a feromanganului, a fontelor maleabile. A luat parte la punerea în funcțiune a capacităților noi de la C. S. Hunedoara, la elaborarea unor mărci de oțeluri insudabile și rapide. Din anul 1949 ține cel dintâi curs de metalurgia oțelului, inițial la Politehnica din Timișoara, apoi la cea din București (1951). După plecarea de la Reșița a fost profesor universitar, șef de catedră, iar după pensionare, profesor-consultant. A publicat numeroase tratate fundamentale în domeniul metalurgiei oțelului, iar din anul 1991 a fost ales membru al Academiei Române. A încetat din viață, la București, în 1993.

### **Joseph Desiderius REDANGE**

n. 1727 la Esch sur Alzette – Luxemburg -, m. 1803, Oravița

A fost cunoscut „meșter” (bergmeister) specialist în construirea de furnale și cuptoare în industria metalurgică. S-a născut la Esch sur Alzette în Luxemburg și a lucrat în Lorena, Renania, Brabant și Luxemburg. Odată cu dezvoltarea industriei miniere și



metalurgice în Banat a venit aici și este constructorul primelor instalații industriale din Reșița, după care este consemnat pe placa votivă instalată odată cu primele furnale de aici (1774). În 1794 s-a retras la Oravița și este înmormântat aici, în anul 1803.

### **Joseph RENVEZ**

n. 1882, Reșița – 1951, Reșița

Provine dintr-o veche familie de origine franceză, stabilită la jumătatea secolului al XIX-lea la Reșița (unde a existat și o stradă numită „Wallonen-gasse”). Tatăl său a fost șeful fabricii de poduri și construcții metalice a StEG la Reșița, între 1890 și 1898. Tânărul **J. R.** a făcut școala primară și gimnaziul la Reșița, liceul la Timișoara, apoi o școală de „constructori tehnici”, la Szegedin, după care a lucrat la căile ferate de stat (M.A.V.), iar din 1909 a revenit la Reșița, lucrând pentru StEG și apoi pentru UDR, până la pensionarea sa, în anul 1946. I se datorează începuturile încercărilor moderne ale materialelor, primele determinări cu caracter științific în ceea ce privește proprietățile mecanice, chimice și metalografice ale materialelor, atât la nivelul laminatelor ca produse finite ale sectorului siderurgic, cât și al semifabricatelor și componentelor specifice sectorului construcții de mașini (direcția atelierelor). Prin munca sa, puțin cunoscută azi, timp de aproape patru decenii, a contribuit decisiv la impunerea unei atmosfere de ordine, corectitudine și respectare a calității, determinând rezultatele ce au caracterizat această perioadă.

A murit la Reșița, în anul 1951.

### **Corneliu ROCIU**

n. 1902, Orlat (Sibiu) – 1989, Ploiești

S-a născut într-o familie veche românească din Mărginimea Sibiului. Școala primară a făcut-o în sat, gimnaziul la Sibiu, iar liceul la Brașov. Din 1921 a plecat în Italia unde a studiat științele economice la Universitatea din Torino, absolvind-le în 1926. ca, în anul următor, să-și susțină doctoratul în știința afacerilor. Pentru ilustrarea valorii acestei universități este util să precizăm că printre colegii săi de generație s-a numărat și cel care avea să devină președintele Italiei: Giuseppe Saragat.

**Dr. C. R.** a refuzat o carieră universitară în Italia și implicarea cetățenia acestei țări, s-a întors în România, iar deja în toamna anului 1927 s-a angajat la Direcțiunea generală din București

U. D. R., unde capacitatea sa profesională și tenacitatea l-au propulsat până la funcția de subdirector al personalului, având în atribuții și ceea ce am numi astăzi promovarea noilor metode de organizare, muncă și relații interumane. În 1942 este detașat la Reșița și devine totodată procurist la societății, făcând din plin dovada capacității sale în acest domeniu. După 1948 a fost marginalizat în funcții subalterne total nepotrivite competenței sale, fiind pensionat în anul 1965. A încetat din viață la Ploiești, în noiembrie 1989.

### **Gheorghe ROȘCOBAN**

n. 11 aprilie 1894, Bocșa Montană – m. 2 februarie 1973

Numele lui **Gh. R.** este astăzi, pe nedrept, uitat și încercăm să facem un modest act reparatoriu față de memoria sa și să-l readucem în atenția contemporanilor.

S-a născut la Bocșa Montană în 1894, aici a făcut studiile primare și gimnaziale, apoi a urmat Liceul comercial la Brașov. A participat la primul război mondial, iar la 1 Decembrie 1918 a fost delegat al comunei Bocșa Montană la Marea Adunare Națională de la Alba Iulia. A activat în domeniul economic fiind și secretar al camerei de muncă a județului, după care a intrat în serviciul Societății UDR, la Direcția comercială de la Timișoara, succedându-i la conducerea acestei reprezentanțe, dr. Ion Băltescu. A îndeplinit această funcție timp de aproape două decenii, până la desființarea reprezentanței Uzinelor reșițene din capitala Banatului, când interese meschine au dorit (și reușit) să smulgă din patrimoniul acesteia importanta clădire cu statut de monument istoric pe care o deținuse UDR. Meritele sale în aplicarea strategiei comerciale a UDR, în relațiile cu organele statului ce își aveau sediul al Timișoara, sunt incontestabile și trebuie, credem, în sfârșit afirmate cu tărie, la fel ca și fierbintele său patriotism.

A încetat din viață la Timișoara, în 2 februarie 1973.

## **S**

### **Leopold SAUER**

n. 1906, Timișoara – m. 1998, Brașov

S-a născut la Timișoara în 1906, aici a făcut gimnaziul și liceul, iar Politehnica a terminat-o la Budapesta, în anul 1931. Din 1933 a lucrat la Societatea UDR, mai întâi la vechea scularie. la

construirea și dotarea căreia a participat direct, iar din 1937, la Fabrica de locomotive, unde a lucrat în biroul de proiectare la realizarea seriei 131.000 și 142.000. Colaborator al ing. Vasile Vasiliu (primul șef al secției), Henrik Arms, Koos Andras și Ovidiu Micula, ing. L. S. a fost mai apoi șeful secției sculărie, iar în 1952 a părăsit Reșița fiind transferat la Fabrica de scule din Râșnov, al cărei inginer șef a devenit – ca încă unul din larga pleiadă de specialiști proveniți de la Reșița, care și-au dat din plin obolul la ridicarea industriei românești. La sfârșitul anilor '50 a devenit mai întâi cadru didactic asociat, iar apoi titular, al Politehnicii din Brașov, unde a predat disciplina scule așchietoare. A continuat să fie strâns legat de uzinele din Reșița – unde s-a format ca unul dintre marii specialiști ai domeniului. A încetat din viață la o vârstă înaintată, la Brașov, în anul 1998.

### **Ernest (Ernö) SARKANYI**

n. 1879, Budapesta – (?)

Din anul 1922, uzinele din Reșița fabrică fără întrerupere mașini electrice, având în acest domeniu nenumărate și prestigioase realizări și fiind, practic, prima firmă din spațiul sud-est european producătoare a acestui tip de utilaje. Realizările de început în acest domeniu se leagă de importanta personalitate a celui care a fost ing. E. S. Despre el știm că s-a născut la Budapesta, în 1879, a studiat aici Politehnica, pe care a terminat-o la Berlin, în 1904, unde a colaborat un timp cu unul dintre părinții electrotehnicii moderne, Karl Steinmetz. După un scurt periplu la compania AEG, s-a întors în Ungaria și a lucrat la uzinele Ganz din Budapesta, unde se pare că a participat, sub conducerea lui Kalman Kándo, la realizarea celebrelor locomotive electrice pentru linia montană Genova-Busala-Giovi. Din 1912 a venit la uzina din Reșița a societății St. E. G. (nu se cunosc, din păcate, motivele), unde a lucrat la atelierul de întreținere mecanoenergetică. Condițiile din perioada primului război mondial au accentuat autarhia acestor uzine, care au fost nevoite să-și facă de acum singure cele mai multe dintre reparațiile numeroaselor motoare electrice, astfel încât atunci când, după război s-a creat o nouă realitate geo-economică în acest spațiu, societatea U. D. R. a pus problema creării unei noi capacități care să asigure fabricarea mașinilor și aparatajului electric. E

S. a realizat acest lucru, primele lucrări ale secției – reprofilată în 1921, dintr-o hală de produs muniție, construită în 1915 – fiind cele de realizare a motorului electric al mașinii de extracție de la Ponor-Anina și ale motoarelor pentru echiparea noii fabrici de locomotive.

În jurul lui E. S. s-a format, treptat, o școală de proiectanți de mașini electrice, dintre care pe cei ajunși în pragul generației noastre, ing. Ioan Paizs (1900 – 1991) și ing. Victor Büchner (1903-1996). Plecat din Reșița în anul 1937, în Ungaria, nu se mai cunosc amănunte despre filmul vieții, știm doar că nu mai trăia în anul 1948. Este, acum, un nume aproape uitat, dar am greși față de istorie dacă i-am neglija formidabilele contribuții nu doar la prosperitatea Reșiței, dar, în primul rând, la crearea unei tradiții care, astăzi, are peste opt decenii.

### **Constantin SAVU**

n. 1930, Reșița – 1992, Reșița

Ing. **C-tin S.** și-a legat numele, pentru totdeauna, de istoria metalurgiei reșițene. S-a născut la Reșița, în anul 1930, aici a urmat școala primară, gimnaziul și liceul, fiind absolvent din cea de a doua promoție a primului liceu reșițean (1950). A început facultatea de mine și metalurgie la Timișoara, dar între timp aceasta a fost mutată la București (1951), astfel încât este absolvent din promoția 1955 a Politehnicii bucureștene, alături de alți ingineri ce se vor ilustra prin contribuțiile lor în industria reșițeană. S-a angajat la Combinatul Metalurgic Reșița, secția laminoare, și a urcat încet treptele profesionale: inginer de schimb, șef de ture, de lucrare, șef de atelier, șef de secție. Din 1963 devine director tehnic al CSR, iar în 1968 îi succede inginerului Ioan Potoceanu, transferat la Galați, în funcția de director general al CSR, funcție în care avea să rămână timp de 17 ani, performanță fără precedent în lunga istorie a uzinelor din Reșița. În două rânduri (1969 – 1973 și 1975 – 1980), pe structura Combinatului Siderurgic Reșița s-a constituit o centrală industrială siderurgică, incluzând uzinele de profil din Banat. A condus cu aceeași siguranță și acest organism. Bogatele sale cunoștințe profesionale, capacitatea sa de foarte bun organizator, tenacitatea și seriozitatea l-au făcut deosebit de apreciat și respectat. Intrat în inerentul conflict cu autoritățile de partid comuniste, a fost pensionat (de

boală) în 1985. După revoluția din 1989, s-a făcut din nou apel la experiența și cunoștințele sale pe care, în calitate de consilier, a fost gata să le pună cu multă generozitate în folosul comunității, până când o suferință cardiacă mai veche l-a luat din această lume, la 29 decembrie 1992.

## **Ion SBIEREA**

n. 1923, Ciuhureștii de Sus (Republica Moldova) – m. 1996, Reșița

S-a născut în anul 1923 în Basarabia, a urmat școala primară în satul natal, liceul la Chișinău, iar facultatea de mecanică a absolvit-o la Iași, în anul 1948. Tot atunci s-a angajat la Uzinele din Reșița, cea mai importantă citadelă a industriei românești. A lucrat în mai multe secții: mecanică mijlocie și ușoară, Fabrica veche de mașini (atelierul Secției de mecanică grea), precum și la Fabrica de locomotive, în cadrul serviciului tehnologic (reunificat în acea perioadă).

A deținut funcții importante – șef al fabricii de locomotive, al „halei noi”, apoi al Serviciului tehnologic. Din anul 1963, după defalcarea fostului Combinat Metalurgic Reșița, a devenit inginer șef de concepție al UCM Reșița, iar de la 1 ianuarie 1966 i-a succedat lui Alexandru Bitang în funcția de director tehnic al întreprinderii.

Odată cu înființarea Grupului de uzine Reșița, la 1 octombrie 1969, devine director tehnic al acestuia, până la desființarea lui, în martie 1973. Ulterior acestui moment, a fost, până la pensionarea sa din anul 1985, șef al secției de proiectare pentru dezvoltare, investiții și autoutilări, funcție în care a coordonat cinci ateliere de proiectare ce au asigurat reconstrucția, dezvoltarea și modernizarea uzinei timp de peste un deceniu.

A încetat din viață la Reșița, în ianuarie 1996.

## **Simion SIMU**

n. 14 nov. 1918, Ticvanu Mic (Caraș-Severin) –

Ing. S. S. este fiu al Văii Carașului, născut la 14 noiembrie 1918 într-o familie de țărani fruntași din Ticvanu Mic. A făcut școala primară în sat, studiile gimnaziale și liceale la Oravița, la renumitul liceu „General Dragalina”, evidențiindu-se din anii școlii prin colaborarea asiduă la revista școlară „Generația de mâine”, publicație de înaltă ținută culturală, în care a dat dovada unei

reale vocații umaniste. Între 1939 și 1945 a urmat cursurile Facultății de electromecanică a Politehnicii din Timișoara, unde a fost coleg cu Ștefan Țiganetea, Valentin Birta, Tiberiu Jianu, Traian Tarța și alte importante nume din istoria uzinelor reșițene. În anul 1948 s-a angajat la Societatea UDR-IN, la Fabrica de mașini electrice, domeniu de care avea să rămână atașat până la pensionare și chiar după aceea. După perioada de stagiatură din secție, a lucrat în biroul de proiectare, în vremea când această fabricație era încă extrem de diversificată, cuprinzând, pe lângă generatoare, motoare electrice, transformatoare, aparataj electric de joasă și înaltă tensiune, uzina reșițeană fiind în acea perioadă unul dintre puținii furnizori de mașini și aparate electrice din industria României. După plecarea, la Craiova, a inginerului Vladimir Popovici (1957), ing. S. S. i-a succedat în funcția de șef al secției de mașini electrice, pentru o perioadă de doi ani și jumătate, până ce criteriile „de dosar” (părinții săi fuseseră deportați în Bărăgan) au determinat înlocuirea sa: A devenit șeful biroului de proiectare motoare electrice, mai întâi în cadrul UCMR, iar din 1973, în cadrul Institutului de Cercetare și Proiectare Echipamente Energetice. De numele său se leagă realizarea unei game largi de motoare electrice de curent alternativ și continuu, cu multiple destinații, care se regăsesc în toate ramurile economiei naționale precum și în exporturile pe care le-a făcut UCM Reșița.

Ing. S. S., unul dintre cei mai vârstnici ingineri din Reșița, un om cu o remarcabilă prestație civică și intelectuală, rămâne un punct de referință în drumul parcurs de industria reșițeană în a doua jumătate a secolului al XX-lea.

## **William SLOWIG**

n. 1891, Oravița – 1962, Anina

S-a născut la Oravița în anul 1891, a urmat gimnaziul la Oravița și Vârșeț, liceul la Timișoara, iar Facultatea de Mine a urmat-o la Leoben (Austria) și Banská Štiavnica (Slovacia). A lucrat în mai multe mine de cărbune din Ungaria (Konlo, Słgotaran), iar din 1920 a revenit la Anina, unde a participat la deschiderea Puțului Ponor (1926). A condus exploatarea puțurilor Kübeck și Utrisch, apoi a trecut (1930) la puțul Regele Ferdinand. A colaborat cu directorii direcției minelor: Anton Hendrich, Adolphe

Ferrand și, apoi, Vasile Poboran, el declinându-și în mai multe rânduri demnități administrative.

Una dintre cele mai importante realizări ale ing. **W. S.** a fost întocmirea, în anul 1940, a excelentei monografii „Steierdorf-Anina”, publicată la Sibiu și care oferă o imagine completă asupra aspectelor economice, sociale, geografice și istorice ale localității, față de care rămân, în epocă, puține lucruri de adăugat. A ieșit la pensie în anul 1952 și a încetat din viață la Anina, cu zece ani mai târziu.

### **Joseph SPĂT**

n. 1842, Spittal an der Drau, Austria – 1924, Graz

Perioada îndepărtată în care a trăit **J. S.** și avaturile istoriei scrise de atunci fac ca figura acestui important personaj să fie astăzi estompată și puțin cunoscută. Știm despre el că a studiat politehnica la Graz, terminând-o în 1867, că a lucrat un timp la câteva uzine din Stiria, iar din 1872 a venit la Reșița, ca angajat al StEG. Printre lucrările sale importante se numără clădirile Fabricii de poduri, ale Fabricii vechi de mașini și ale forjei, din păcate păstrate doar sub formă de imagini și amintiri. De un profesionalism și o conștiinciozitate ce au supraviețuit timpului, a realizat prin opera sa clădirile în care s-a dezvoltat construcția de mașini a Reșiței. Ultima sa lucrare, care va împlini curând centenarul, a fost Fabrica de cărămizi refractare. În 1910 a părăsit Reșița, retrăgându-se în provincia natală, iar în 1924 a încetat din viață la Graz.

### **Dumitru STĂNESCU**

n. 1903, Galați – 1987, București

Prof. dr. ing. **D. S.** s-a născut la Galați, în 1903. Este absolvent al Școlii Politehnice din Timișoara (1928), făcând parte dintr-o pleiadă strălucită de ingineri care s-au afirmat atât în învățământul tehnic superior cât și prin realizările lor din domeniul industriei. A fost angajat la Societatea U.D.R. încă din anul 1928, lucrând mai întâi la secția termotehnică, pe care a și condus-o (1930 – 1932), apoi la secția furnale (1932 – 1947), pe care a condus-o din 1937, a coordonat construcția secției cocserie (1934 – 1936).

Din 1943 a devenit procurist la U:D.R., având dreptul de a angaja prin semnătură această mare societate. A condus sectorul primar al direcției exploatărilor (furnale, cocserie, refractare, gospodăria de apă și combustibili). Între 1947 și 1948 a cumulat și funcția de director al direcției minelor, după plecarea lui Vasile Poboran. În anul 1948 a fost numit, în noua centrală a industriei siderurgice din cadrul Ministerului industriei grele, într-o funcție de consilier, apoi în cea de director tehnic, până în anul 1954. A participat în această calitate la construirea Combinatului Siderurgic Hunedoara, unde a fost și director tehnic între 1954 și 1960, perioadă în care s-au și pus în funcțiune principalele capacități de producție ale acestei uzine. După 1960 a lucrat ca director tehnic al direcției siderurgice din Ministerul industriei metalurgice (până în 1964), când a fost numit director tehnic la nou înființatul Combinat Siderurgic Galați – pentru punerea în funcțiune a primelor capacități ale acestuia. S-a pensionat în anul 1967, la București, dar a continuat să rămână activ atât în cadrul centrului de perfecționare a cadrelor din M.I.M., în funcția de consilier-instructor (1968 – 1978), cât și la Institutul Politehnic București, unde a fost profesor de metalurgia fontei. A funcționat în învățământul tehnic superior din România între 1949 și 1969 (cu intermitențe). A murit la București, în anul 1987.

## **Polidor SULEA**

n. 1916, Brăila – m. 1972, Reșița

Ing. **P. S.** s-a născut la Brăila, unde a și urmat studiile preuniversitare, iar Politehnica a făcut-o la București, terminându-o în 1941. A fost mobilizat și a luat parte la cel de al doilea război mondial, după care, în anul 1946, la recomandarea foștilor săi profesori, Alexandru Rău (1900-1993) și Traian Negrescu (1900-1960), s-a angajat la societatea U. D. R., unde a lucrat, pentru început, la turnătoria uzinelor, situată la acea vreme în imediata apropiere a oțelăriei Siemens-Martin. S-a format la școala unor ingineri de renume, precum Titus Dima și Mircea Micula (1912-1989), deprinzând secretele acestei frumoase profesii. A luat parte la construirea platformei sectoarelor calde de la Mociur încă de la început (1954) iar odată cu amenajarea acestora a deținut funcția de metalurg șef al uzinei, coordonând întreaga activitate de concepție și pregătire a fabricației pentru această platformă.



Spirit novator, a fost mereu înclinat spre introducerea progresului tehnic, spre eliminarea empirismului din activitatea cotidiană. Începând din 1968 a condus activitatea de cercetare științifică uzinală, concentrată în realizări deosebite, asimilări de produse și procedee noi, brevete de invenție, colaborări cu renumite instituții de cercetare și învățământ din țară și din străinătate. A murit la datorie, în uzină, la 4 februarie 1972, după o fulgerătoare suferință cardiacă, lăsând în urmă amintirea unuia dintre cei mai mari specialiști ai țării în problemele tehnologice ale sectoarelor calde.

## Ș

### Iosif ȘCHIOPU

n. 1908, Lancrăm (Alba) – 2004, Reșița

S-a născut în satul ardelean Lancrăm, în anul 1908, într-o familie de țărani români, iar coincidența a făcut să fie printre cei din urmă copii botezați de către părintele Isidor Blaga, tatăl marelui om de cultură care a fost Lucian Blaga (1895-1961). I. Ș. a rămas orfan încă din anii primului război mondial și a avut o copilărie grea, marcată de privațiuni. A reușit să termine liceul în 1928, ca „elev particular”, la Timișoara și a devenit student la Școala Politehnică. Obligat să muncească pentru a se întreține și pentru a putea susține și familia, a terminat Politehnica abia în 1937, angajându-se, la sfatul și recomandările prietenului său Ovidiu Micula, la fabrica de locomotive a societății U. D. R., condusă la acea vreme de către ing. Koos Andras. Este momentul când a început asimilarea locomotivelor din seria 142.000, cele mai mari și mai puternice fabricate vreodată în România. A rămas mult timp la această fabrică, la conducerea căreia i-a succedat, în anul 1948, lui Ovidiu Micula. Din anul 1953, intrat în conflict cu autoritățile comuniste, a fost înlăturat din funcție fiind transferat la conducerea serviciului tehnologic unde avea să rămână timp de aproape un deceniu (1963), când un infarct l-a determinat să se transfere la serviciul de sistematizare și mecanizări, ca adjunct al ing. Silviu Bordan, funcție în care a rămas până la pensionare, la începutul anului 1972. Activ la peste 95 de ani, ing. I. Ș. a fost veritabilul Nestor al industriei reșițene, de numele său legându-se file și realizări de mult timp trecute în legendă – sau, poate, în

uitare -, cum sunt locomotivele cu aburi, termoagregate, poduri și construcții metalice, utilaje metalurgice. A fost o șansă reală prezența printre noi a unui om care coboară parcă din cartea de istorie și care ne-a dat, în decursul vremii, fericite prilejuri de a adăuga noi evenimente la o istorie ce cuprinde aproape un sfert de mileniu.

## **Barbu ȘTIRBEY**

n. 1873, București – m. 1957, Londra

Numele prințului **B. Ș.** vine din istoria României. Este nepotul domnitorului Barbu Dimitrie Știrbei (1849 – 1856), dintr-o veche familie de boieri din Țara Românească. A făcut studii superioare de drept la Paris, de agronomie și economie în Germania, astfel încât a fost printre puținii oameni din categoria sa socială care s-a lansat în afaceri, administrându-și cu pricepere proprietățile și punând bazele unor industrii noi pentru România ( între care, fabricile de conserve). În anul 1920, la insistența lui Ionel Brătianu, devine cel dintâi președinte al consiliului de administrație al societății U. D. R., demnitate pe care o deține timp de zece ani și din care s-a retras voluntar în urma unui ireductibil conflict cu regele Carol al II-lea (conflict după care s-a autoexilat timp de un deceniu). Revenit în țară, în 1940, a continuat să-și administreze afacerile până când a plecat definitiv din țară (1943), având ca obiectiv și inițierea unor negocieri de pace cu aliații, la Istanbul și Cairo. A încetat din viață în 1957, la Londra.

## **T**

## **Traian TARȚA**

n. 1919, Copalnic-Mănăștur (Maramureș) – m. 2001, Tg. Jiu  
S-a născut în februarie 1919 în familia unui mecanic de locomotivă din comuna Copalnic- Mănăștur (Maramureș). A urmat liceul la Dej, terminându-l în 1938, iar Facultatea de electromecanică a Politehnicii din Timișoara, în anul 1943. A fost timp de câțiva ani asistentul profesorului Ștefan Nădășan, la catedra de rezistența materialelor, iar din anul 1947 s-a angajat la U. D. R., unde a lucrat la asimilarea fabricației de turbine cu aburi, apoi în serviciul tehnologic. Din anul 1957 a fost numit șeful serviciului de control tehnic al calității la Combinatul Metalurgic Reșița, iar după defalcarea acestuia, a ocupat aceeași funcție la U. C. M. R., până

în anul 1972. Activitatea sa la conducerea compartimentului de control tehnic a lăsat o puternică amprentă și rezultate deosebit de bune; el a format practic o școală și a creat o nouă mentalitate pozitivă, de ale cărei consecințe în domeniul calității, uzina reșițeană s-a bucurat multe decenii. În ultimii ani ai activității a intrat în conflict cu unii dintre conducătorii de atunci și a fost transferat la serviciul constructor șef, conducând activitatea de elaborare a documentației și de asistență tehnică pentru fabricația de compresoare, până în anul 1979 când s-a pensionat. A încetat din viață în anul 2001, la Tg. Jiu, după o grea suferință.

## **Robert TOTH**

n. Reșița, 1856 – m. Reșița, 1913

Inginerul **R. T.** s-a născut la Reșița, în anul 1856; a urmat Liceul Piarist din Timișoara, apoi Politehnica din Budapesta, pe care a absolvit-o în anul 1880. După un scurt stagiul la căile ferate de stat (MAV) a lucrat, începând cu anul 1881, în cadrul Uzinelor din Reșița ale societății St. E. G., la fabricația de poduri și construcții metalice, atelier ce se găsea, la acea dată, pe malul drept al Bârzavei, în imediata vecinătate a oțelăriei. A participat ca tânăr inginer la montarea celui dintâi pod rutier construit de către uzinele Reșița, după un proiect realizat de biroul de inginerie al lui Gustave Eiffel de la Paris. Acest pod s-a montat la Szegegin, peste Tisa, și a fost dezafectat după cel de-al doilea război mondial, în 1945. Din anul 1888 fabricația de poduri, construcții metalice, cazane și schimbătoare de cale a fost transferată la noua secție amenajată în partea vestică a uzinei, pe malul stâng al Bârzavei, pe un amplasament ocupat astăzi de secția motoare Diesel. În anul 1858, **R. T.** le-a succedat primilor șefi ai acestei secții: Alexander Willinger și Joseph Renvez, iar în perioada în care a condus această fabrică s-au realizat câteva poduri rutiere și feroviare foarte interesante, ca, de pildă, cele peste Ipel, Vah, Sava, Mureș, Timiș, Cerna, Criș și Drina. Unele dintre acestea sunt și astăzi în funcțiune, iar altele (cel de pe canalul Fontanka) la Sankt-Petersburg de pildă, au fost distruse, fiind citate în literatura de specialitate pentru soluțiile lor constructive. Rămân ca deosebit de importante podul rutier de la Tokay, peste Tisa, cu o lungime de aproape 400 m, cel peste Mureș, la Arad, vechiul pod „Ancora de Aur” de la Timișoara, podurile basculante de la

Becicherecul Mare sau podul feroviar de la Norice, peste râul Vah (Slovacia). **R. T.** a murit prematur, la doar 57 de ani, reușind însă să lase în urma sa o importantă școală de constructori de poduri, precum și o serie de realizări faptice dintre care unele sunt încă exploatate după peste 100 ani și două mari războaie.

## T

### **Ștefan ȚIGANETEA**

n. 5 august 1920, Prundu Bârgăului –

Este fiul unui profesor de matematică de la liceul din Dej. A terminat liceul în acest oraș, în 1939, iar Facultatea de electromecanică de la Politehnica Timișoara, în anul 1944. După demilitarizare a venit la Reșița, la începutul anului 1946 și a intrat în biroul de proiectare de la secția de mașini electrice. Întreaga sa activitate de aproape patru decenii s-a desfășurat în domeniul proiectării mașinilor electrice – motoare, aparataj, transformatoare și mai ales termo- și hidrogeneratoare. A fost șef de secție la nou înființatul Institut de proiectare echipamente energetice. Din 1969 a devenit inginer șef al acestui institut și a făcut parte și din consiliul de administrație al Grupului de Uzine Reșița (1969 – 1973). Spre sfârșitul activității a fost consilier al directorului general al ICSPTEHR, până la pensionare, în 1985.

## V

### **Adalbert VEIT**

n. 1859, Fadd-Tolna – Ungaria – m. 1936, Salzburg- Austria

**A. V.** a fost personajul ce a asigurat continuitatea între vechea societate St. E. G. și U. D. R. S-a născut la Fadd (comitatul Tolna) în Ungaria centrală. A făcut studii juridice și economice la Budapesta și Viena, luându-și doctoratul în drept (1886). Din 1888 a lucrat în cadrul direcției din Budapesta a societății St. E. G., avansând până la funcția de procurist (1904) și director (1907). După primul război mondial a negociat cu reprezentanții Antantei problema plății datoriilor de război din partea St. E. G., încheind în acest sens un acord (1922). De la începutul activității U. D. R. a deținut funcția de administrator-delegat al societății ca reprezentant al celui mai mare acționar, până în anul 1927 când, din cauza vârstei, s-a retras din funcție la castelul său din Salzburg,

fiind înlocuit cu profesorul Constantin D. Bușilă. A continuat însă să facă parte din consiliul de administrație al societății U. D. R. până în anul 1935 participând la ședințele acestuia și fiind încă activ în perioada mării crize economice, când sugestiile sale au contribuit la dezamorsarea situației dificile în care s-a găsit temporar și societatea U. D. R.

### **Stan VIDRIGHIN**

n. 1876, Rășinari (Sibiu) – 1956, București

S-a născut în cunoscuta comună Rășinari din Mărginimea Sibiului, care a dat țării o pleiadă de oameni de cultură. În satul natal și-a făcut studiile primare, gimnaziul și liceul la Sibiu, iar în anul 1901 a absolvit Politehnica din Budapesta, după care a lucrat la gospodăria comunală din orașul Sopron. Din anul 1906 este angajat al Primăriei din Timișoara, unde s-a ocupat de rețelele de apă și canalizare ale orașului, precum și de podurile acestuia, acumulând o bogată experiență care îi va folosi atunci când, în anul 1920, devine cel dintâi primar român al Timișoarei, funcție în care succede unor nume prestigioase precum dr. Karoly Telbisz și Jospeh Geml, punând la dispoziția orașului și cetățenilor săi valoroasa și vastă sa experiență în administrația publică și gospodăria comunală. A făcut parte din consiliul de administrație, apoi din comisia de cenzori a UDR, timp de 14 ani (1920-1934), iar ulterior a deținut funcția de director general al administrației naționale a căilor ferate, poziție din care a sprijinit activitatea industrială din Banat prin faptul că a acordat comenzi atât pentru material rulant cât și pentru poduri și alte construcții.

A fost profesor la Școala Politehnică din Timișoara, la a cărei înființare a avut o contribuție de seamă, fiind, în perioada 1922-1923, cel de-al doilea rector al acestei instituții.

A încetat din viață la București, în 1956.

### **Horațiu VOIN**

n. 16 sept. 1923, Valea Lupului (Hunedoara) –

S-a născut într-o veche familie românească din Țara Hațegului, ca fiu al preotului greco-catolic din satul Valea Lupului (Hunedoara). A terminat liceul la Lugoj (1941) și Facultatea de electromecanică din Timișoara (1946), după care a lucrat la Fabrica de armament din Cugir și la cea de vagoane din Arad până când s-a transferat la Reșița, în anul 1960. A lucrat la secția

de mecanică grea (fosta Fabrică veche de mașini), iar din 1962 a devenit șeful serviciului planificare, funcție în care i-a succedat inginerului Silviu Bordan, și pe care avea să o dețină până la pensionarea sa, survenită în anul 1984, timp deci de 22 ani, caz fără îndoială unic în industria României.

De o corectitudine, intransigență și conștiinciozitate ce au intrat pentru multă lume în legendă, ing. H. V. va fi unul dintre acele personaje devenite simbol, care au asigurat valoarea și continuitatea industriei reșițene.

## **Gheorghe VUCU**

n. 5 iulie 1899, Bocșa Română (Caraș-Severin) – m. 26 august 1971, Bocșa Română

S-a născut într-o familie de țărani din Bocșa Română, în anul 1899. A urmat cursurile Școlii comerciale superioare din Brașov, terminate în anul 1918. A participat la Marea Adunare Națională de la Alba Iulia (1 Decembrie 1918), iar apoi a plecat la studii în Italia, unde a terminat, în anul 1922, cursurile Universității Bocconi din Milano, susținându-și în 1925 și teza de doctorat în științe economice.

În anul 1925 s-a angajat la Societatea UDR, unde a lucrat mai întâi la Direcția minelor din Anina, ajungând, în 1930, contabil șef al acestei direcțiuni. Este apoi transferat la Direcțiunea generală din București, iar din 1935 se mută la Reșița fiind subdirector și ulterior director financiar al societății pentru direcțiile exploatărilor și atelierelor, demnitate pe care a exercitat-o timp de 13 ani, până după naționalizarea din 1948. A fost salvat de la un tragic destin pe care l-au suferit colegi de ai săi, de către viitorul ministru Carol Lonțear. După 1950 s-a retras la Bocșa Română, unde a lucrat, la început în funcții de contabil la fabrica de poduri și mașini agricole, apoi la școlile profesionale ale uzinei, până când s-a pensionat în anul 1960. A încetat din viață la 26 august 1971, la Bocșa Română, lăsând amintirea unui om de o vastă erudiție (vorbea șapte limbi), cu preocupări artistice și sportive deosebite. După 1990, comunitatea locală a atribuit numele său unei străzi din orașul Bocșa, omagiindu-i astfel distinsa personalitate.

## GLOSAR DE PERSONALITĂȚI

Există un mare număr de personalități care au avut funcții, rol și merite foarte importante în istoria industriei din Banatul de munte. Din nefericire, fie trecerea anilor, fie alte evenimente au făcut imposibilă o definire mai exactă și completă a contribuției lor la așa după cum ar fi meritat. Am considerat totuși că ar fi o și mai mare greșeală ignorarea acestor nume și chiar dacă ne vom limita doar la prezentarea unora dintre informațiile deținute și a identității lor, nu dorim să ometem activitatea pe care au avut-o și să așternem un nemeritat văl al uitării peste ea.

Dacă în dicționarul propriu-zis am prezentat personalitățile despre care am putut afla elemente biografice și profesionale certe, precaritatea acestora face ca în GLOSAR informația să fie mult mai săracă. Ea se referă la perioade extrem de diferite în timp sau ca paliere de funcții administrative, numitorul comun (încărcat de inevitabilul subiectivism) fiind cel al binelui adus colectivității și muncii pe care au desfășurat-o.

Ing. **Petru Ballo** (n. 1898 - ?) – șef al serviciului laboratoare de la U. D. R., subdirector al societății U. D. R.

Ing. **Ion Băltescu** – director comercial, șef al reprezentanței Timișoara a U. D. R.

Col. ing. **Panait Boitan** – conducătorul militar al uzinelor din Reșița între 1941 și 1945

Ing. **Gheorghe Bolboșescu** (1911 – 1982) – șef al laboratoarelor uzinale de la Combinatul Metalurgic Reșița și apoi la U. C. M. R.

Ing. **Vasile Borda** – șef serviciu edile și investiții la societatea U. D. R

Ing. **Ludovic Brummer** – Fabrica de locomotive a U. D. R..

Ing. **Ionel Buhescu** (n. 1901 - ?) - șef al oțelăriei Siemens-Martin, subdirector și director în centrala U. D. R., apoi în Ministerul Industriei Grele

Ing. **Oleg Bulbig** (n. 1918 - 2005) – șef al secției furnale la C. S. Reșița

Ing. **Victor Büchner** (1903 – 1996) – Fabrica de mașini electrice

Ing. **Nicolae Calmuschi** - șef al serviciului producție la Combinatul Metalurgic Reșița, apoi la cel Siderurgic

ing. **Boris Cliuchin** (1908 – 1996) – inginer șef al sectorului construcții de mașini la SOVROMETAL, director tehnic la Combinatul metalurgic Reșița, apoi la U. C. M. Reșița

Ing. **Florin Coste** (1925 -) – șef adjunct la Fabrica veche de mașini, șef atelier proiectare mașini hidraulice, inginer șef la I.C. P. H. E. R.

Ing. **Iulius Cservenyi** (1896 – 1969) – procurist, șef al fabricii de mașini electrice a U. D. R.

Ing. **Ștefan Curbet** – șef secție laminoare

Ing. **Adrian Derigault** (1898 – 1974) – serviciu energetic al uzinelor

Ing. **Karl Fleischhaker** – director în centrala U. D. R. de la București

Ing. **Johann Göbel** – director a exploatărilor de la Reșița (actualul sector siderurgic)

Ing. **Tiberiu Grecu** – inginer șef al platformei Mociur (1962 – 1967)

Ing. **Alexander Gumann** – șeful fabricii de poduri și construcții metalice

Ing. **Hans Heger** – șef al serviciului metalurgic al societății U. D. R., apoi al C.M.R.

Ing. **Anton Heindrich** – director la Direcțiunea minelor din Anina

**Ludovic Hodacs** – proiectant

**Geza-Francisc Holz** (1917 -) – proiectant

Ing. **Gheorghe Z. Ioan** – director tehnic al societății U. D. R.

Ing. **Johann Janzer** (n. 1884 - ?) – șef al fabricii de poduri a societății U. D. R.

Ing. **Ottman Jecho** – prim inspector, șef secție oțelărie Siemens –Martin

Ing. **Koos Andras** – șeful Fabricii de locomotive (1937 – 1941)

Col. **Constantin Levezeanu** – îndrumătorul militar al armatei pe lângă Direcțiunea generală a U. D. R. din București, membru în consiliul de administrație

Ing. **Ioan Licev** (1906 – 1975) – șef al Fabricii vechi de mașini, profesor la Politehnica Timișoara

Ing. **Aurel Liteanu** – inginer la Fabrica de poduri, șef de secție la această fabrică, director în centrala U. D. R. de la București, apoi în Ministerul Industriei Grele

Ing. **Liviu Marțian** – director al Direcțiunii silvice și administrativă a U. D. R. de la Oravița

Ing. **Ioan Matache** (1898 – 1974) – șef al Fabricii de șuruburi Anina și al atelierelor centrale ale minei

**Andrei Matyko** (1913 – 1981) – proiectant

Ing. **Ioan Moarcăș** – director al Direcției silvice și domeniiale a U. D. R. de la Oravița

Ing. **Karl Münnich** – șef al Fabricii de roți montate

Ing. **Raimund Münster** – șef birou proiectări construcții metalice și materiale de cale ferată

Ing. **Ioan Neuhol d** – prim inspector, șef secție furnale la U. D. R.



Ing. **Radu Niculescu-Buzești** – șef al biroului de proiectare pentru fabricația de utilaj petrolifer

Ing. **Virgil Onițiu** – șeful laboratorului fizic al U. D. R.

Ing. **Mihai Opaschi** (1926- ) – șef atelier proiectare hidrogenatoare, inginer șef adjunct la I. C. P. H. E. R.

Ing. **Ioan Paizs** (1899 – 1991) – șef atelier de proiectare mașini electrice

Ec. **Ilie Pașca** – director financiar al societății U. D. R.

Ing. **Dan Periețeanu** – director al vânzărilor în cadrul centralei U. D. R. de la București

Ing. **Friederich Pischny** (1919 – 2000) – șef birou proiectări tehnologice

Ing. **Nicolae Pîrîu** – șef al atelierului de tratamente termice

Ing. **Gheorghe Popa** (1922 - ) – șef adjunct serviciu mecano-energetic la Combinatul metalurgic Reșița, șef adjunct la serviciul tehnologic și plan la U. C. M. R.

Ing. **Ioan Popa** (n. 1894 - ?) – șef secție Fabrica veche de mașini a U. D. R.

Ing. **Agrippa Popescu** – director superior al societății U. D. R. (1927 – 1931)

Ing. **Romulus Radeș** – adjunct la fabrica veche de mașini, inginer la serviciul fabricație al U. D. R.

Dr. **Radu R. Radoveanu** - directorul Direcției contencios și administrativă a societății U. D. R.

Ing. **Karl Reschkowsky** – director în centrala U. D. R. de la București, membru în Consiliul Național al Uniunii Generale a Industriașilor din România

Ing. **Andor Schlessinger** (1928 - ) șeful serviciilor de pregătire tehnică și lansare a fabricației, al serviciului producție și al secției de mecanică mijlocie, la U.C.M. Reșița

Ing. **Oskar Sorian** (1919 - ) – șef colectiv proiectare compresoare

Ing. **Lazăr Stoicescu** – șef serviciu studii și construcții, procurist și subdirector al societății U. D. R.

Ing. **Richard Szattinger** (n. 1928-) – șef al secției furnale, inginer șef apoi director la Combinatul Siderurgic Reșița

Ing. **Nicolae Ștefaniuc** – șef secție forjă a U. D. R.

Ing. **Anibal Ștefănescu** (1911 – 2002) – șef ocol silvic U. D. R.

Ing. **Vasile Vasiliu** – cel dintâi șef al secției scolare

Ing. **Aurel Vlad** (1925 – 1996) – șef serviciu investiții și inginer șef investiții-dezvoltare la U. C. M. R.

Ing. **Varro Arpad** (n. 1906 - ?) – inginer la Fabrica de poduri, șef al montajului extern, director tehnic la Fabrica de la Bocșa Română

## LISTA CONDUCĂTORILOR UZINELOR DIN REȘIȚA DUPĂ ANUL 1920

Această cronologie își propune să fixeze pentru memoria posterității, fie și în parte, numele celor care au condus, în anumite etape ale istoriei, destinele societății U. D. R. și ale structurilor organizatorice care au succedat-o. În acest scop am fixat ca moment de pornire anul 1920 (cel al înființării societății U.D. R.) întrucât perioada anterioară are goluri semnificativ de mari.

Facem, de asemenea, mențiunea că au existat de mai multe ori, în decursul timpului structuri paralele (consiliu de administrație-directorat sau centrală industrială-uzină). În măsura în care acest lucru a fost posibil, am ținut seama de toate aceste aspecte.

1920 – 1922      dr. ing. Adalbert Veit (conducător interimar provenit de la fosta societate St.E.G., având sediul alternativ, la București, Viena și Reșița)

1922 – 1927      ing. Constantin Orghidan (director general)

1927 – 1931      ing. Agrippa Popescu (director superior)

1931 – 1934      Miklos Balint (director interimar asigurând și conducerea atelierelor)

1934 – 1948      Alexandru N. Popp (director al atelierelor, din 1937, director general)

În această perioadă, președinția consiliului de administrație a fost asigurată astfel:

1920 – 1930      prințul Barbu Știrbey

1930 – 1939      general adjutant Ernest Baliff

1939 – 1940      general adjutant Ernest Urdăreanu

1940 – 1941      Constantin Greceanu

1941 – 1942      ing. Alexandru Periețeanu

1942 – 1944      prof. dr. Horia Hulubei

1945 – 1946      av. Radu Portocală (președinte interimar)

1946              V. P. Sassu (președinte interimar)

În urma Decretului-lege 151/25 ianuarie 1941, societatea U. D. R. a fost militarizată, conducerea din partea armatei fiind asigurată de către colonel Constantin Levezeanu (la București) și col. ing. Panait Boitan (la Reșița). După naționalizarea care a avut loc în urma Decretului-lege 119 (11 iunie 1948), s-au produs schimbări de substanță atât în ceea ce privește organizarea cât și personalul de conducere. Astfel, timp de 10 luni, cel dintâi director al U. D. R. – Întreprindere naționalizată, a fost Carol Loncear, urmat pentru scurtă vreme de Mihai Munteanu. Din luna august 1949 direcțiile atelierelor și exploatărilor au devenit Uzina din Reșița a societății mixte sovieto-române SOVROMETAL. În perioada de cinci ani cât a existat această societate, directorii ei au fost: Nikolai Alexandrovici Olhov, Slava Abramovici Ciciopașvili, Iacov Petrovici Simonenko, Vasilii Ivanovici Nikanorov, Ivan Afanasievici Vasiliev și Ivan Ivanovici Reuk.

La 30 septembrie 1954, ca urmare a desființării societăților de tip SOVROM, a luat ființă Combinatul Metalurgic Reșița (prin H. C. M. 861/10 iulie 1954), a cărui conducere a fost asigurată de:

noiembrie 1954 – martie 1955	Iosif Puwak (interimar)
1955 – 1961	Mihai Patriciu

(în această perioadă conducerea părții constructoare de mașini a fost asigurată de către directorul tehnic Boris Cliuchin).

La 1 aprilie 1962, ca urmare a defalcării Ministerului Metalurgiei și Construcțiilor de Mașini, s-au constituit ca unități distincte, Uzina Constructoare de Mașini Reșița și Combinatul Siderurgic Reșița.

Conducerea operativă a fost asigurată de:

1 aprilie 1962 – 15 februarie 1963	ing. Gheorghe Boșneac
15 februarie 1963 – 15 aprilie 1965	ing. Ioan Avram
15 aprilie 1965 – 1 aprilie 1969	ing. Iosif Opriș
1 aprilie 1969 – 10 aprilie 1974	ing. Mircea Popa

*În acest context, se impune o observație: în perioada 1 octombrie 1969 – 22 martie 1973 a funcționat Grupul de Uzine Reșița, cuprinzând mai multe uzine constructoare de mașini din Banat, institute de proiectare și învățământ, având ca președinte al consiliului de administrație pe directorul general, ing. Mircea Popa. În această perioadă funcția de director al U.C.M. Reșița a fost exercitată de către ing. Pavel Daud.*

10 aprilie 1974 – 7 februarie 1983	ing. Alexandru Bitang
7 februarie 1983 – 15 februarie 1990	ing. Vasile Uscat
15 februarie 1990 – 9 februarie 1995	ing. Ion Tudora
9 februarie 1995 – 21 august 1995	ing. Simion Jiva

21 august 1995 – 10 martie 1999

ing. Enache Barbu

10 martie 1999- 8 iunie 2004

ing. Dan Obădău

din 8 iunie 2004

ing. Adrian Chebuțiu

În data de 23 decembrie 2003 a fost semnat contractul de privatizare prin care A. P. A. P. S. a vândut pachetul majoritar de acțiuni unui consorțiu format din firma elvețiană I. N. E. T. – A. E. și asociația salariaților din U. C. M. R., iar la 17 februarie 2004 a avut loc transferarea efectivă a acțiunilor. La Combinatul Siderurgic Reșița, după anul 1962 conducerea a fost asigurată după cum urmează:

1962 – 1968

ing. Ion Potoceanu

1968 – 1985

ing. Constantin Savu

1985 – 1990

ing. Pavel Zarcula

1990 – 1991

ing. Marian Scăunașu

1991 – 1994

ing. Horațiu Vodă

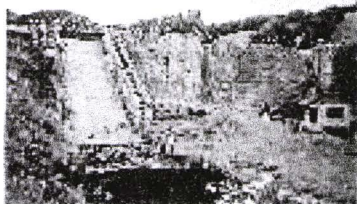
1994 – 2000

ing. Victor Manolescu

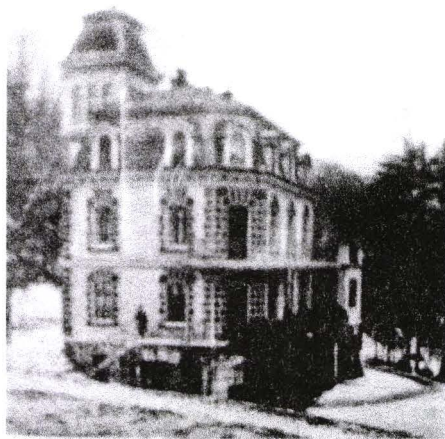
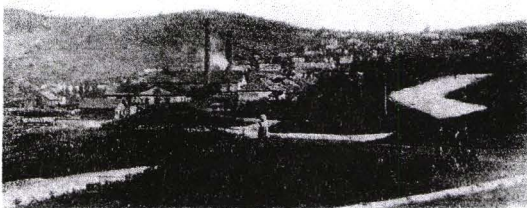
În vara anului 2000 a avut loc o încercare de privatizare a Combinatului Siderurgic Reșița prin vânzarea de către A. P. A. P. S. a pachetului majoritar de acțiuni către firma americană Noble Ventures. În perioada următoare, conducerea a fost exercitată de către reprezentanții părții americane, John Michael McNutt și Charles Norman Franges. În urma eșecului, în anul 2002, al acestei încercări, în perioada 2002 – 2004 la conducerea C. S. R. a fost numit din nou ing. Horațiu Vodă. În anul 2004 a avut loc o nouă încercare de privatizare în urma căreia Combinatul reșițean a fost cumpărat de către firma T. M. K., iar aceasta l-a numit ca director general pe ing. Radu Constantin.



Dognecea, Barajul Lacului de acumulare (apare pe o hartă din anul 1765, construcția fiind începută în anul 1724)

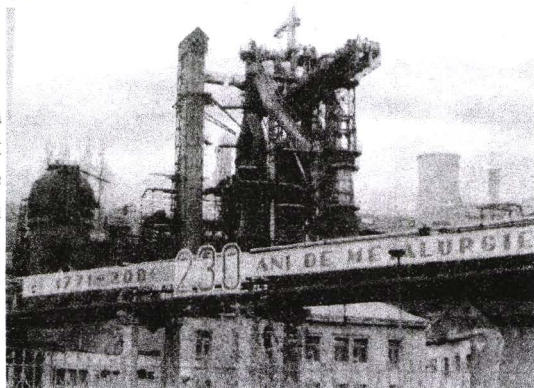


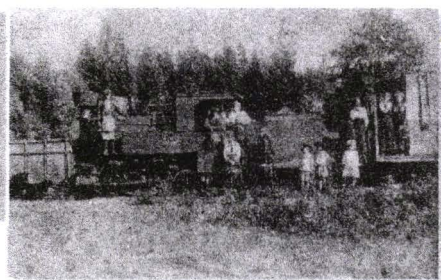
Anina: pe 15 februarie 1847 începe săparea puțului Kubeck cu cea mai rudimentară tehnică de săpare: unelte de săpat manual și un butoi tras de un scripete, pentru extracție.  
(imagine din 1894)



Reșița, Vila Direcțiunii Uzinelor, 1894  
(astăzi în proprietatea S.C. U. C. M. Reșița S.A.; imagine din perioada interbelică; fotografie din colecția Elisabeta și Mihai Balint)

Reșița, Furnalul nr. 2, în incinta S. C. C. S. Reșița S. A, construit pe locul primelor furnale reșițene, înălțate începând cu anul 1771

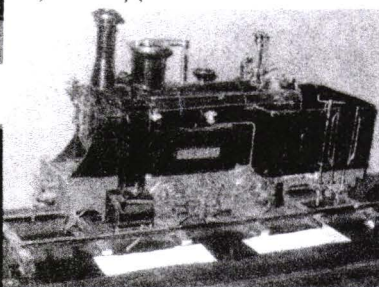
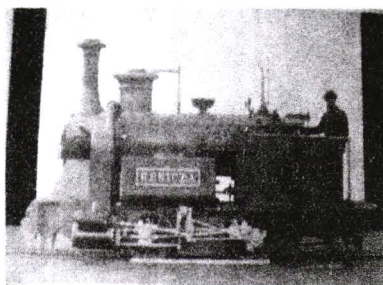




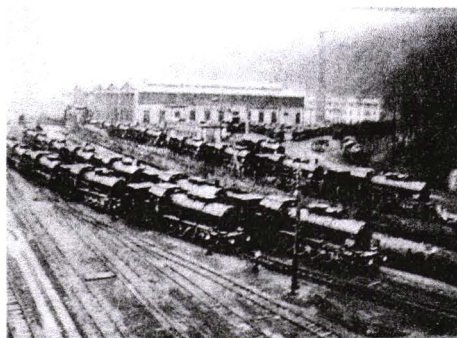
Calea ferată Anina-Oravița (unul dintre cele 14 viaducte și o călătorie pe Semeringul bănațean, la sfârșitul secolului al XIX-lea)



Prima locomotivă construită pe teritoriul de astăzi al României, la Reșița (1872), așa cum apare într-o fotografie de epocă (stânga jos), în macheta din colecția Muzeului tehnic al S. C. UCM Reșița S. A. (dreapta jos) și „inscripția” care a marcat această primă locomotivă aflată, acum, în Muzeul locomotivelor cu aburi (plain air) din Reșița



Reșița, Fabrica de locomotive cu aburi în perioada interbelică



**Dan Perianu**

**To my Readers,**

*The idea of dictionary containing names of the personalities who influenced the industrial history of the Mountain Banat may look strange or rather bizarre to some of our contemporaries, even if such names assured the major part of the so-called human component of the local industrial tradition.*

*I do believe that if this industry still resists after 250 years in spite of many difficult periods, it is due to the human element, to the added value given by human mind and soul, and skilfulness, year after year all along the history.*

*Sometimes nowadays it seems that "Marconi vincit Gutenberg". But, I am to go on with my belief in the written word value – if it is well written –, as well as in the fact that history is and remains the different human generations common reference.*

*I may tell to all these who would doubt on my issue that it has been harder to be accomplished that it looks now, as my former books gave me the right filling of my or my readers' subjectivism when needing to make a hierarchy of personal contributions.*

*There are some reasons that have made me to include only the personalities born 75 years ago at least, as the data were hard to be collected. I am sure that many other people of a great professional, social or scientific value should have been included here, but it was no time to have all their data or to verify part of them, so that I give only a list of their important names in the end of my work.*

*Initially, I thought only about an Internet list of the personalities I had had into my mind, but the written work is more familiar to me, and finally I have succeeded to do it. I also know that the ideal form would have been an album, with the personalities' photos, but it was not possible to have all the needed photos, and to give a partial work is not my objective. I hope to "repair" such an omission with a new re-printing of the book eventually.*

*I wish to dedicate my book to Silviu Borcan and Tudor Gerhardt, the two engineers who used to be my teachers all along my youth learning age.*













volum editat în cadrul programului de inventariere, conservare,  
punere în valoare a patrimoniului cultural tehnic și industrial  
din Caraș-Severin



**Autorul, în incinta Muzeului tehnicii  
din cadrul s.c. U. C. M. Reșița S. A.**