

ȘANTIERUL NAVAL GIURGIU (1948-1997)

*Dr. Gabriel-Felician CROITORU**

Orașul Giurgiu se număre printre orașele românești cu o puternică tradiție în construcțiile navale autohtone, primele astfel de informații certe datând de la sfârșitul secolului al XVIII-lea, din perioada administrației otomane, aici fiind construite mai multe tipuri de ambarcațiuni fluviale civile și militare¹.

După restabilirea autorității Țării Românești asupra Giurgiului, aici și-a desfășurat activitatea un șantier naval, în care a fost construită prima navă maritimă românească, „Marița” (1834), dar ulterior construirii și lansării bricului, interesul arătat Giurgiului de autoritățile locale și centrale a fost determinat de rolul său de oraș-port, investițiile fiind direcționate, inițial, pentru amenajarea unui port. În perioada de după anul 1835, nu sunt consemnate date care să ateste existența la Giurgiu a unor activități de construcții navale; în schimb, portul Giurgiu a beneficiat de atenție din partea autorităților centrale și locale, devenind unul din cele mai importante puncte comerciale românești de la Dunăre și, în mod particular, adevărat „port al Bucureștilor”.

Reînceperea activităților de construcții și reparații navale la Giurgiu a fost determinată de maturizarea economică și politică a statului român și de dezvoltarea comerțului, transporturilor și comunicațiilor pe apă, întărirea autonomiei și demnității naționale în acest segment. Prin urmare, necesitatea dezvoltării unei flote comerciale proprii a fost conștientizată și de factorii de decizie ai țării, astfel încât, încă din februarie 1883, Camera Deputaților expunea un proiect de lege pentru crearea „Serviciului de navigațiune pe Dunăre și Mare”. Din diverse motive însă, această inițiativă legislativă nu a fost concretizată până la 1 noiembrie 1890, dată când a luat ființă Navigația Fluvială Română (NFR)², prima instituție națională de navigație civilă³, aflată inițial sub

* Liga Navală Constanța, filiala Constanța.

¹ A se vedea Gabriel-Felician Croitoru, *Construcții navale la Dunărea de Jos în epoca brâncovenească. Studiu de caz: Giurgiu*, în volumul *Spațiul românesc în vremea lui Constantin Brâncoveanu*, editori Carmen Oprescu și Claudiu Neagoe, Editura Ars Docendi – Universitatea din București, București, 2014, pp. 141-150.

² Pentru evoluția și activitatea *Navigației Fluviale Române* a se vedea pe larg Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, Editura NELMACO, București, 2003, passim.

controlul Regiei Monopolurilor Statului, iar din 1901, în subordinea Serviciului Hidraulic din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice.

La rândul său, Serviciul Hidraulic (SH), înființat în anul 1874, avea ca scop asigurarea condițiilor de navigație pe Dunăre, prin realizarea dragajelor pentru înlăturarea bancurilor și a altor obstacole, instalarea geamandurilor luminoase pentru a înlesni navigația pe timp de noapte, întreținerea șenalului și a bazinelor portuare, etc.

Numărul crescând al navelor NFR, nevoile stringente de întreținere a șenalului navigabil și creșterea ritmului traficului comercial și de călători pe Dunăre, au dus, în anul 1897, la punerea bazelor actualului Șantier naval din Giurgiu, odată cu instalarea de către Serviciul Hidraulic, la capătul estic al bazinului Sf. Gheorghe (la kilometrul 490 al Dunării), a unui atelier flotant de reparații, cumpărat de la o societate olandeză (sau, după alte surse, engleză⁴), și amplasat inițial, în dreptul fostelor Porți de Fier ale orașului. Atelierul avea ca scop asigurarea întreținerii tuturor navelor și mijloacelor tehnice de care dispunea Serviciul Hidraulic.

În anul 1899, pentru că parcul de nave al portului s-a mărit iar atelierul improvizat a devenit depășit, acesta a fost extins prin construirea unor clădiri zidite, din cărămidă, amplasate în curtea Serviciului Hidraulic, în spatele Primăriei orașului, pe platforma Canalului Sf. Gheorghe⁵. Acest nou atelier a preluat vechile utilaje, la care s-au mai adăugat câteva strunguri, mașini de găurit, un fierăstrău circular și două cuptoare pentru topit bronz și fontă⁶.

Prin urmare, se poate considera că anul 1897, când au fost înființate primele ateliere de reparații navale, reprezintă momentul înființării Șantierului naval giurgiuvean.

Ca urmare a tuturor modernizărilor și dotărilor treptate, dar lipsite de anvergură, la Giurgiu s-a menținut constantă activitatea de reparații navale de capacitate mică și medie, în paralel cu aceea a asigurării mijloacelor necesare asigurării traficului fluvial de mărfuri și de călători. De menționat că în perioada de până la Primul Război Mondial, chiar dacă rolul principal al Șantierului naval de la Giurgiu era cel de reparații

³ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota Maritimă Comercială Romană. Un secol de istorie modernă (1895-1995)*, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1995, p. 50.

⁴ Carmen Atanasiu, *Dezvoltarea și modernizarea Șantierului naval Giurgiu*, lucrare de cercetare, mss, Muzeul Marinei Române, Constanța, 1981, f. 4.

⁵ *Registrul istoric al Căpitaniei portului Giurgiu*, mss, p. 8.

⁶ Ancu Damian, Emil Păunescu, *Șantierul Naval Giurgiu – cartea centenarului (1897-1997)*, Editura Tentant, Giurgiu, 1997, p. 73.

navale, aici au fost și construite nave de mici dimensiuni autopropulsate sau ceamuri⁷.

În intervalul dintre cele două războaie mondiale, Șantierul naval de la Giurgiu și-a păstrat specificul axat pe reparații navale, continuându-se și construirea unor vase mici dimensiuni, șalupe tehnice, șalupe-remorcher sau iahturi de agrement.

După declararea Republicii Populare Române, la 30 decembrie 1947, noua conducere a țării a acordat o atenție deosebită dezvoltării și modernizării porturilor dunărene, a șantierelor de construcții și reparații navale și a parcului de nave de mare tonaj, dar lipsa fondurilor a făcut ca procesul de dezvoltare să fie lent pe parcursul următoarelor două decenii.

Întreaga activitate a șantierelor navale românești, devenite proprietate de stat, a început să fie atent planificată, în concordanță cu noua orientare politico-economică a țării, fiind parte integrată a Planurilor cincinale de dezvoltare a economiei, după modelul sovietic. Înainte de a trece la planificarea de perspectivă a economiei, au fost adoptate succesiv două Planuri anuale de stat, aferente anilor 1949 și 1950, scopul principal al acestora fiind refacerea economiei românești și transformarea unitară a acesteia în economie de stat de tip planificat. Cele două documente cadru amintite au fost urmate de Primul plan cincinal (1951-1955), în cadrul căruia construcțiile navale nu au constituit o prioritate⁸.

În anul 1948, România avea patru șantiere navale unde se executau lucrări de construcție (Galați, Brăila, Turnu Severin și Oltenița) și alte patru șantiere specializate pe lucrări de reparații navale (Constanța, Tulcea, Giurgiu și Orșova), acestea intrând într-o perioadă de reorganizare și reutilizare. De dimensiuni reduse, cu excepția Șantierului naval de la Galați, acestea erau adaptate nevoilor flotei românești din acea perioadă, care în 1950 era de dimensiuni modeste: flota maritimă dispunea de 10 nave cu o capacitate totală de 32.654 tdw, iar flota fluvială, fără navele de pasageri, dispunea de 33 de remorchere și 241 de nave nepropulsate, cu o capacitate de 219.780 tone⁹.

⁷ Activitatea Șantierului naval Giurgiu în perioada cuprinsă între începuturile sale până la sfârșitul celui de-Al Doilea Război Mondial este prezentată pe larg în Gabriel-Felician Croitoru, *Evoluția portului Giurgiu de la origini până în 1945*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2007.

⁸ *Dezvoltarea economică a României. 1944-1964*, Editura Academiei, București, 1964, p. 61 și 99.

⁹ Ion A. Manoliu, *Nave și navigație*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 170.

Noul regim politic a acordat atenție și capitalului uman, adoptând o serie de acte normative care aveau ca țintă principală muncitorii portuari și pe cei din șantierele navale. Astfel, prin Decizia nr. 8268 din 6 iunie 1949 a Consiliului General al Asigurărilor Sociale de Stat, se stipula că muncitorii din porturi, docuri, cheiuri și șantiere navale beneficiază de drepturi și ajutoare bănești în caz de boală, accident, maternitate și deces pe tot timpul anului și nu doar atunci când aceștia se află la lucru. De asemenea, de la 1 aprilie 1949 s-au fixat salariile medii pentru muncitorii portuari și navalști din Constanța, Brăila, Galați și Giurgiu, la 6.000 lei lunar, respectiv 200 lei zilnic, cu 1.200 lei mai mari decât muncitorii din celelalte porturi și șantiere navale.

După puțin timp, la 13 iulie 1951 a fost adoptată și o Hotărâre a Partidului Muncitoresc Român de îmbunătățire a condițiilor de viață în Sectorul transporturilor pe apă și al construcțiilor navale.

În strânsă legătură cu construcțiile și reparațiile navale, s-au mai luat și o serie de măsuri privind organizarea transporturilor pe apă, un moment important în această direcție reprezentându-l înființarea „Navigației maritime și fluviale române (NAVROM)”, prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 368 din februarie 1955.

Lipsa fondurilor pentru investiții și a dotărilor tehnice superioare făceau ca în șantierele navale românești să fie efectuate reparații navale și să fie fabricate nave de tonaj redus, precum remorchere maritime cu motoare Diesel de maxim 1200 CP, vase pescărești cu corp metalic sau de lemn, tancuri petroliere și șlepuri fluviale până la 2000 t¹⁰. Cu toate acestea, producția generală a șantierei navale românești a crescut între anii 1950 și 1956 de 3,5 ori, dezvoltându-se – treptat, dar foarte lent, și capacitatea tehnică a acestora, ceea ce a permis fabricarea unor produse noi pentru România, precum bacurile fluviale autopropulsate¹¹.

În 1948, Șantierul naval de la Giurgiu – care purta denumirea oficială de Atelierele Navale (AN) Giurgiu – a fost trecut în subordinea Ministerului Comunicațiilor (redenumit ulterior al Transporturilor), fiind realizate o serie de investiții¹², care însă nu au reușit să ducă la o dezvoltare exponențială a sa, activitatea sa fiind îndreptată preponderent către operațiuni de reparații navale. Clădirile și atelierele Șantierului naval au fost renovate și lărgite, au fost create secții noi de turnătorie și tâmplărie, iar multe din utilaje au fost modernizate treptat. De asemenea,

¹⁰ *Dezvoltarea economiei RPR pe drumul socialismului (1948-1957)*, Editura Academiei, București, 1958, p. 142-143.

¹¹ *Ibidem*, p. 328.

¹² Ancu Damian, Emil Păunescu, *op. cit.*, p. 25.

șantierul a fost dotat cu cale de lansare pe sistemul cărucioarelor – procedeu folosit până la sfârșitul anilor 80 – fiind specializat în revizuirea și repararea navelor.

Deși în proporție covârșitoare, Șantierul naval de la Giurgiu era specializat în lucrări de reparații nave și bastimente, a existat și un mic segment de construcții de nave, aici producându-se nave de mici dimensiuni, precum navele tehnice „Pajura”¹³ și „Bibanul”¹⁴, construite în anul 1955, ultima fiind folosită în cadrul șantierului ca șalupă de manevră, pontoane simple¹⁵, pontoane dormitor¹⁶, barje¹⁷ și șalande¹⁸, atât pentru piața internă, cât și pentru export¹⁹.

Pentru tipurile de ambarcațiuni reparate la Giurgiu în acea perioadă se foloseau în exclusivitate motoare importante din Cehoslovacia, de tip SKL, sau din Uniunea Republicilor Sovietice Socialiste (URSS), de turaj mică. De asemenea, majoritatea covârșitoare a proiectelor de nave, echipamentelor, dotărilor electronice și ansamblurilor tehnice și de navigație ale navelor proveneau din import, îndeosebi din URSS²⁰.

Odată cu al doilea Plan cincinal (1956-1960), s-a început o dezvoltare industrială ceva mai accelerată, în care au început să se

¹³ Caracteristici: lungime: 16,20 m, lățime: 3,80 m, pescaj: 1,02 m, propulsie: motor de 150 CP.

¹⁴ Pentru caracteristicile tuturor navelor amintite în materialul de față, s-a folosit *Registrul naval virtual* postat pe site-ul www.marinarii.ro.

¹⁵ Construcție plutitoare metalică, cu puntea plană, folosită la încărcarea sau descărcarea navelor care, din cauza adâncimii apei, nu pot acosta direct la cheu. Se plasează între cheu și navă pentru a-i asigura prin largare adâncimea necesară acostării. Este utilizat îndeosebi la fluviu (*Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, coordonator comandor (r) Anton Bejan, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006, p. 406 [în continuare: *DEM*]).

¹⁶ Navă fără propulsie, destinată cazării personalului (20-40 de locuri) în anumite puncte de lucru (*DEM*, I, p. 406).

¹⁷ Navă fără propulsie proprie, cu sau fără echipaj, folosită pentru transporturile solide. Barjele sunt în întregime metalice și pot fi punctate sau semipunctate. Spre deosebire de șleपुरi, care sunt remorcate, barjele se deplasează prin împingere de către un remorcher împingător, plasat în spatele unei barje sau a unui convoi de barje (*DEM*, I, p. 55-56).

¹⁸ Construcție plutitoare metalică, fără propulsie proprie, cu fundul plat, bordajul vertical, prova și pupa rotunjite. Are întrebuințări variate în transporturile de material dragat, ale materialelor necesare lucrărilor hidrotehnice și de întreținere a porturilor, etc. (*DEM*, I, p. 481).

¹⁹ Carmen Atanasiu, *Dezvoltarea și modernizarea Șantierului naval Giurgiu*, mss, f. 5.

²⁰ Interviu realizat în data de 3 februarie 2019 cu dr. ing. Dumitru Popescu, inginer navalist și fost primar al municipiului Giurgiu în perioada 1985-1989 [în continuare: Interviu cu Dumitru Popescu].

dezvolte noiel subramuri ale industriei constructoare de mașini, printre care și cea a construcțiilor navale²¹.

În anul 1961, Șantierul naval de la Giurgiu a trecut din subordinea Ministerului Transporturilor în cel al Ministerului Construcțiilor de Mașini²², devenit din 1963²³, Ministerului Metalurgiei și Construcțiilor de Mașini, pentru o mai bună coordonare între construcția de nave, cea de motoare navale și subansamble și industria siderurgică, ce producea tabla necesară construcțiilor și reparațiilor navale. Ministerul avea două departamente, al Siderurgiei și al Construcțiilor de Mașini, în cadrul acestuia din urmă desfășurându-și activitatea Direcția generală material rulant și construcții navale.

În cadrul Congresului al III-lea al Partidului Muncitoresc Român, ținut în iunie 1960, s-a adoptat Planul șesenal de dezvoltare a economiei naționale și s-a stabilit prioritar „continuarea în ritm susținut a industrilizării socialiste, dezvoltându-se cu precăre producția industriei grele, cu pivotul ei – industria constructoare de mașini, în cadrul căreia s-a prevăzut dezvoltarea construcțiilor de nave maritime și fluviale”²⁴.

Fiind considerat un etalon propagandistic și cel mai important nucleu muncitoresc al orașului, în perioada 1960-1962 Șantierul naval din Giurgiu a purtat, pentru o scurtă perioadă de timp, numele de „Filimon Sârbu”.

Din această perioadă, șantierele navale românești au beneficiat de o atenție mai mare din partea autorităților, astfel încât treptat, dar în ritm alert, se va trece de la reparații simple la unele mai complexe, continuând apoi cu lucrări de construcție la mici ambarcațiuni și, în cele din urmă, la nave de mari dimensiuni sau complexe. Deja, conform statisticilor oficiale, volumul producției-marfă din șantierele navele românești (incluzând și reparațiile) au crescut în 1963 față de 1959 cu circa 80%, ponderea navelor nepropulsate, de mică tehnicitate, scăzând foarte mult în ansamblul tonajului producției de nave²⁵, iar flota fluvială aproape că și-a dublat capacitatea²⁶.

²¹ *Dezvoltarea economică a României. 1944-1964*, Editura Academiei, București, 1964, p. 99.

²² Ancu Damian, Emil Păunescu, *op. cit.*, p. 25.

²³ Prin Decretul Consiliului de Stat nr. 331 din 20 iunie 1963.

²⁴ *Dezvoltarea economică a României. 1944-1964*, Editura Academiei, București, 1964, p. 113-115.

²⁵ *Industria României. 1944-1964*, Editura Academiei, București, 1964, p. 466.

²⁶ *Dezvoltarea economică a României. 1944-1964*, Editura Academiei, București, 1964, p. 131.

Astfel, începând cu perioada 1965-1967, odată cu creșterea investițiilor în dotările tehnice, și în Șantierul naval de la Giurgiu s-a trecut și la construcții de nave mai mari, producția acestora diversificându-se și căpătând amploare în perioada următoare, dezvoltându-se aproape exponențial în intervalul 1970-1975. Spre exemplu, în industria construcțiilor navale producția din 1970 a fost cu 2,1% mai mare decât în 1965, aceasta fiind destinată atât flotei proprii, cât și exportului²⁷.

În perioada 1966-1970 conducerea de stat a stimulat creșterea institutelor de cercetare, care în perioada menționată au crescut de la 216 la 303²⁸, printre acestea numărându-se și Institutul de Cercetare și Proiectare pentru Construcții Navale (ICEPRONAV) din Galați, înființat în anul 1966, cel mai important și mai mare centru de proiectare, cercetare și inginerie tehnologică pentru construcții navale din România. Șantierul naval din Giurgiu a avut din acea perioadă specialiști proprii în proiectare navală, dar și un atelier propriu de cercetare și proiectare navală, ce își desfășura activitatea ca filială a ICEPRONAV Galați²⁹.

De altfel, creșterea productivității șantierelor navale, inclusiv a celui de la Giurgiu, a fost determinată de creșterea volumului transporturilor, de necesitatea de modernizare și reînnoire a parcului de nave și existența posibilităților de export. Noua direcție de dezvoltare a construcțiilor navale românești fusese enunțată la Congresul al X-lea al Partidului Comunist Român, desfășurat între 6 și 12 august 1969, și inclusă în Raportul final, în care se preciza: „Cu privire la dezvoltarea flotei se desprinde necesitatea sporirii substanțiale a gradului de participare a acesteia în transporturile pentru aprovizionarea cu materii prime necesare industriei siderurgice, chimice și petroliere, prin dotarea cu nave de mare capacitate și lucrări de dezvoltare a porturilor. Este necesar ca în viitor (...) să se utilizeze pe scară mai largă căile de transport pe apă, în special transportul pe Dunăre”³⁰.

Este perioada dezvoltării accelerate a Șantierului naval giurgiuvean din punct de vedere al suprafeței desfășurate și al numărului de angajați. Astfel, suprafața totală a șantierului, care în anul 1948 era de 4.592 mp a ajuns la 38.316 mp în 1973, pentru ca în anul 1974 să crească

²⁷ *Industria României. 1966-1970*, Editura Politică, București, 1971, p. 98.

²⁸ *România în anii socialismului. 1948-1978*, Editura Politică, București, 1980, p. 210-211.

²⁹ Interviu realizat în data de 19 februarie 2019 cu ing. Corneliu Miron-Urătu, fost inginer-șef al Șantierului naval Giurgiu.

³⁰ *Congresul al X-lea al Partidului Comunist Român, 6-12 august 1969*, Editura Politică, București, 1969, p. 614-615.

la aproape 100.000 mp. De asemenea, numărul salariaților a crescut odată cu creșterea capabilităților și producției: în anul 1938, șantierul avea 89 de angajați, în 1948 numărul acestora a crescut la 156 de salariați, pentru ca în anul 1972 să ajungă la aproape 1700 de salariați³¹.

Aici au început să se construiască, pentru prima dată în România, remorhere fluviale de 500 CP (precum remorcherul „Blaj”³², construit în anul 1968), tancuri de buncheraj de 1.300 tone, barje de transport de 1.000 și 1.500 tone (foarte multe astfel de bastimente produse la Șantierului naval giurgiuvean au fost exportate în țări precum Emiratele Arabe Unite sau Republica Democratică Vietnam), docuri plutitoare și stații de pompare, producția globală industrială realizată în 1970 crescând de 6 ori față de cea a anului 1955.

La Giurgiu au fost produse și pilotine maritime, care erau utilizate la îmbarcarea și debarcarea piloților de pe navele maritime, deservind Serviciul de pilotaj maritim în porturile maritime, pe Dunărea maritimă sau în bara Sulina. La Giurgiu au fost produse 10 astfel de pilotine: „Filioara” (construită în anul 1982)³³, „Pilot 1”, „Pilot 2”, „Pilot 3”, „Pilot 4”, „Pilot 5”, „Pilot 6”, „Pilot 7”, „Pilot 8” și „Pilot 9” (fabricate la începutul anilor 80)³⁴. Pilotinele „Pilot 1”, „Pilot 2”, „Pilot 3” și „Pilot 4” au fost în serviciu în portul maritim Constanța, iar dintre acestea mai este activă „Canal Services 3” (ex „Pilot 2”), ce aparține SC Canal Sea Services SA Constanța.

Mai mult, dovadă a creșterii capabilităților șantierului și ca premieră pentru România, în Șantierul naval Giurgiu s-a preconizat realizarea unei stații de malaxat bitum asfaltic la cald, agregat de mare productivitate pentru acea perioadă, întrebuițat la amenajarea și construcția de drumuri, proiectul nefiind însă finalizat.

În Programul Partidului Comunist Român, adoptat cu ocazia celui de-al XI-a Congres din 1974, au fost adoptate principalele repere de dezvoltare ale țării, necesare în vederea „făuririi societății socialiste

³¹ Constantin Enache, *Municipiul Giurgiu – compendiu monografic*, Editura Universul Familiei, București, 2005, p. 339.

³² Caracteristici: lungime: 33,38 m, lățime: 6,30 m, pescaj: 1,60 m, propulsie: motor de 500 CP.

³³ Se află în serviciu, având ca armator AFDJ Galați – filiala Căi Navigabile Sulina. Este propulsată de două motoare de tip 3D6 de 150 CP, fabricate în Uniunea Republicilor Sovietice Socialiste (URSS) și 1 Diesel generator de 45 CP (380V-50Hz), fabricat la UTB Brașov. Viteză maximă: 14 Nd.

³⁴ Toate celelalte pilotine au aceleași caracteristici tehnice ca „Filioara”. Dintre ele, mai sunt în serviciu „Pilot 2” (actual „Canal Sea Services 3”), „Pilot 5”, „Pilot 7” și „Pilot 8”, pilotinele „Pilot 6” și „Pilot 9” fiind dezafectate în portul Sulina.

multilateral dezvoltate și înaintare a României spre comunism”. În cadrul documentului amintit, unde figurau absolut toate domeniile economiei românești, se menționa faptul că industria constructoare de mașini „se va orienta spre producerea de utilaje complexe de înaltă tehnicitate pentru principalele ramuri ale economiei” și că „o atenție deosebită se va da construcțiilor navale, urmărindu-se asigurarea navelor necesare întregului transport maritim și fluvial al țării”³⁵.

Prin urmare, după 1974, Șantierul naval de la Giurgiu a beneficiat de o perioadă de re tehnologizare, fiind dotat cu o mașină de debitat automatic-optic pentru table, ștanduri de sudură pentru table subțiri și instalații de îndoire a tubulaturii la rece. De asemenea, aici s-a aplicat un procedeu nou pentru acea perioadă, de mecanizare a operațiunilor de vopsire a navelor cu pistoale speciale, iar la sfârșitul anilor 70 și începutul anilor 80, la Giurgiu au intrat în funcțiune 3 noi hale de montaj.

De asemenea, începând cu perioada 1974-1975, Șantierul naval de la Giurgiu a devenit unul din cei mai mari producători de remorhere împingătoare fluviale, platforma pe care era situat șantierul mărindu-se la 280.000 metri pătrați. Aici au fost construite remorherele de 600 CP „Păltiniș” (construit în 1977, pentru Navrom Galați, aflat în funcțiune), „Rovinari 1”, „Rovinari 2”, „Rovinari 3” (construit în anul 1980 pentru Navrom Galați, aflat în funcțiune, după reparații capitale realizate în anul 2005, în Șantierul Naval din Galați)³⁶, „Rovinari 4”, „Rovinari 5”, „Rovinari 6”, „Rovinari 8” (construit în anul 1981 pentru Navrom Galați, retras în anul 2010 în parcul rece de la Chiciu Mic)³⁷, „Gilort”, „Dunăreni”, „Bordușani” și „Deleni” și remorherele de 800 CP „Slatina”, „Simeria”, „Salonta”, „Sadu 1”, „Sadu 2”, „Sadu 3”, „Sadu 4”, „Sadu 5”, „Sadu 6” și „Sadu 7”, „Sadu 9” (construit în anul 1981, ultimul din seria „Sadu”)³⁸, „Sălaj”, „Olt”, „Vâlcea”, „Anina” (construit în anul 1977)³⁹, „Litoral”, etc.

³⁵ *Obiectivele fundamentale ale etapei următoare a istoriei României socialiste: politica industrială a partidului*, în „Scînteia”, an XLIV, nr. 9961, duminică, 1 septembrie 1974, p. 5.

³⁶ Caracteristici: lungime: 20,88 m, lățime: 10,09 m, pescaj: 1,50 m, propulsie: două motoare de 370 CP.

³⁷ Caracteristici: lungime: 21 m, lățime: 8 m, pescaj: 1,50 m, propulsie: două motoare de 560 CP.

³⁸ Este ultimul remorcher împingător din seria „Sadu” care se mai află în exploatare. În prezent, poartă numele „Canal Services 2” și are ca armator compania Canal Services din Constanța.

³⁹ Caracteristici: lungime: 20,72 m, lățime: 7,78 m și pescaj: 1.50 m.

În paralel cu acestea, la Giurgiu s-au construit nave pentru pasageri de dimensiuni mici și medii (nave de agrement) și hidrobuze pentru transportul pe Dunăre și în Delta Dunării al turiștilor români și străini, cu o capacitate de 70-80 de locuri, precum „Sturzu”, „Sitaru”, „Flamingo”, „Fregata” (construită în anul 1970, aflată și astăzi în exploatare, ca proprietate a SC Europolis SRL Tulcea)⁴⁰, „Saturn” și „Solidaritatea” (actual „Râureni”).

De menționat, pentru aceeași clasă de nave, că tot la Giurgiu au fost construite multe din ambarcațiunile de agrement folosite pe lacurile barajelor de acumulare, cum a fost cazul Lacului Bicz⁴¹.

Tot la Giurgiu, au fost construite și nave de pasageri⁴² cu capacitate de 150 de locuri⁴³, precum „Mircești”⁴⁴ (construită în anul 1974), „Moinești”⁴⁵, „Malnaș”⁴⁶ (construită în 1974, folosită pe relațiile Galați-Brăila, Galați-Zaclău, Galați-Grindu, precum și între Tulcea și localitățile din Delta Dunării; în 1984, după inaugurarea Canalului Dunăre – Marea Neagră a efectuat excursii pentru o scurtă perioadă de timp, după care a revenit la Galați; a fost scoasă din exploatare în anul 2003 și transformată în restaurant, la Galați, în anul 2006) și „Mogoșoia”⁴⁷ (navă implicată în anul 1989 într-unul din cele mai mari dezastre fluviale din România).

În perioada anilor 1979-1980, Șantierul naval de la Giurgiu și-a extins capacitățile de producție, astfel încât hala de construcții corp nave a fost dotată cu o instalație de debitat tip LOGATOME, aparate de sudură semiautomată, ghilotină și poduri rulante de 8 tone și 20 de tone, etc. Pentru armarea navelor s-au construit hale care cuprindeau ateliere electrice, ateliere de tubulatură și lăcătușerie, atelier de tâmplărie, toate

⁴⁰ Caracteristici: lungime: 26,91 m, lățime: 5,30 m, pescaj: 1,20 m, motor Volvo Penta de 300 CP.

⁴¹ Interviu cu Dumitru Popescu.

⁴² Caracteristici: lungime: 45.20 m, lățime: 7.10 m, pescaj: 1.50 m, propulsia originală: două motoare licență Maybach, a câte 420 CP fiecare, construite la Uzinele „23 August” din București.

⁴³ Puteau lua la bord maxim 300 de pasageri.

⁴⁴ Aflată încă în funcțiune, realizând curse de pasageri. Cu ocazia reparațiilor și modernizărilor din anul 2013, motoarele originale au fost înlocuite cu 2 motoare Volvo Penta de 450 CP fiecare.

⁴⁵ Nava a fost scoasă din exploatare înainte de 1989, în așteptarea unor reparații care nu s-au mai finalizat niciodată, fiind casată și tăiată în anul 2003, în Șantierul Naval de la Tulcea.

⁴⁶ Nava avea o capacitate de 150 locuri, fiind propulsată de două motoare de câte 420 CP fiecare.

⁴⁷ Scufundată la Galați în data de 10 septembrie 1989 și tăiată definitiv în anul 2004.

fiind dotate cu utilaje moderne de prelucrare, precum și instalații specifice de tratare a lemnului, precum instalațiile de ignificare și de uscat cherestea. De asemenea, exista și un atelier mobil specializat în reparații nave, care cuprinde toate meseriile necesare⁴⁸.

La Șantierul naval de la Giurgiu s-au construit și navele maritime de stins incendii „Pompier 1”, „Pompier 3” (vândut la fier vechi în anul 2004) și „Pompier 8” (construită în anul 1980) și nava fluvială de stins incendii „Pompier 4”, aceasta din urmă fiind livrată în martie 1981⁴⁹. Cele 4 nave destinate stingerii incendiilor au fost construite în perioada 1979-1981, având caracteristici identice⁵⁰, în prezent doar „Pompier 8” fiind încă în funcțiune, având ca armator Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța (CNAPMC) SA.

Alături de acestea, la Giurgiu au mai fost construite instalațiile plutitoare de extras balast din Dunăre de 4,2 metri cubi „G-101”, „G-102”, „G-103” și „G-104”, macarale plutitoare de 10 tone forță și 10 metri liniari, stații de pompare pentru agricultură și pontoane de acostare monocorp, acestea având un rol foarte important în contextul marilor investiții hidrotehnice românești de până în 1989.

În perioada 1980-1990 au fost continuate investițiile, datorate – în mare parte – implicării directorului șantierului, Iancu Stelian – foarte bun cunoscător al realităților șantierului de la Giurgiu și al capacităților acestuia, dar și un om dinamic și perseverent – și sprijinului de care acesta s-a bucurat din partea ministrului Construcțiilor de Mașini Grele, Ioan Avram⁵¹, și a autorităților locale din acea perioadă.

Una din cele mai mari realizări ale șantierului giurgiuvean a fost reprezentată de darea în funcțiune, în anul 1985, a unei instalații noi de ridicare și lansare cu sistem sincrolift⁵², care asigura lansarea la apă sau andocarea navelor pentru reparații în condiții de siguranță. Instalația a fost proiectată și construită pentru nave fluviale și maritime cu

⁴⁸ Ancu Damian, Emil Păunescu, *op. cit.*, p. 29.

⁴⁹ Carmen Atanasiu, *Dezvoltarea și modernizarea Șantierului naval Giurgiu*, mss, f. 7.

⁵⁰ Caracteristici: lungime: 37,44 m, lățime: 11,60 m, pescaj: 2,48 m, propulsate de două motoare tip MB820DC (licență Maybach) a câte 965 CP fiecare, fabricate la Uzinele „23 August” București, 2 Diesel generatoare de 56 kW și 380V/50 Hz, viteză maximă: 13,2 Nd, dotate cu 4 pompe centrifugale de 300 m³/h la 8 atm sau 150m³/h la 15 atm, 8 tunuri refulare spumă-apă de 3000 l/min și 4 rezervoare lichid spumogen de 7200 litri.

⁵¹ ministru al Construcțiilor de Mașini Grele (1965-1985), viceprim-ministru al Guvernului (29 martie-17 octombrie 1985), ministru al construcțiilor industriale (8 noiembrie 1985-7 martie 1986).

⁵² Instalație de ridicare și coborâre a navelor pe cală, care constă dintr-o platformă pe care se așează nava și care se ridică sau se coboară cu ajutorul unei instalații mecanizate (*DEM*, I, p. 463).

următoarele caracteristici maxime: lungime – 110 metri, lățime – 17,5 metri și greutate – până la 2.000 tone, fiind dotată cu o platformă mobilă acționată de vinciuri ce lucrau sincronizat. Transferul navelor din hala de montaj nave și de la cala de reparații la sincrolift se făcea prin intermediul unui sistem de căi de transfer cu o suprafață de 114.793 metri pătrați, cu ajutorul unor cărucioare hidraulice tractate de un tractor de 3.600 CP⁵³.

Secția mecanisme și echipamente navale era prevăzută cu atelier de prelucrări la rece, dotat cu strunguri carusel, mașini de rabotat și frezat, stand de probe pentru vinciuri și ancore, etc.

De asemenea, la acel moment, în Șantierul naval de la Giurgiu exista și un sistem de organizare a unui flux tehnologic foarte bine pus la punct, ceea ce a făcut ca producția să se diversifice cu o serie de împingătoare de 1640 CP, 2x300 CP și 2x800 CP – precum remorcherile împingătoare „Bocșa 1”⁵⁴ (construit în anul 1985) sau „Giurgiu 9” (construit în anul 1986, cu aceleași caracteristici ca „Bocșa 1”), drăgi, gabare, pescadoare și șalupe de agrement destinate navigației în Delta Dunării.

După 1980, extinderea capacităților de producție a Șantierului naval de la Giurgiu era imperios necesară, deoarece producția de nave noi și reparații navale cunoștea o creștere accentuată. Se avea în vedere și diversificarea producției, incluzând un proiect de sistematizare care cuprindea o fabrică pentru construcția de mecanisme și echipamente navale, care să poată furniza produse pentru celelalte șantiere navale din țară. Proiectul prevedea și îmbunătățirea condițiilor de muncă și a calității produselor. În acest sens, producția de montaj a navelor se realiza în hală, pe toată durata zilei de lucru, independent de anotimp. Investiția, în valoare de 11,5 miliarde de lei, la valoarea anilor 80, s-a făcut pe plasamentul inițial și prin extindere în zonă, având ca principale obiective mărirea capacităților de producție, diversificarea și asimilarea de noi produse, precum și apărarea contra inundațiilor⁵⁵.

Șantierul naval de la Giurgiu avea un sistem complex de rețele electrice, oxigen, acetilenă, aer, apă pentru deservirea punctelor de lucru, pentru acestea fiind construite o stație de consum de 20/6kW, ce asigura alimentarea motoarelor electrice de la compresoare, la tensiunea de 6kW

⁵³ Ancu Damian, Emil Păunescu, *op. cit.*, p. 30.

⁵⁴ Caracteristici: lungime: 34,64 m, lățime: 10,10 m, pescaj: 2 m, propulsie: două motoare licență ALCO, fabricate la UMC Reșița, supraalimentate, de 820 CP fiecare și 3 Diesel generatoare D 120 8V, fabricate la Uzinele „Timpuri Noi” din București de 75 kWA fiecare.

⁵⁵ Ancu Damian, Emil Păunescu, *op. cit.*, p. 29.

și distribuirea energiei electrice la tensiune medie, ce asigura alimentarea consumatorilor din secții, o stație de producere și distribuție a acetilenei, cu o capacitate de producție de 2x50 metri cubi pe oră, o stație de stocare și vaporizare a oxigenului, cu o capacitate de stocare de 3x500 litri și o capacitate de vaporizare de 500 metri cubi pe oră, la o presiune de 20 de bari, o stație de stocare a bioxidului de carbon, cu o capacitate de 17.000 kilograme și o presiune de lucru de 17-22 bari, o stație de producere și distribuție a aerului comprimat, dotată cu 5 compresoare, cu o capacitate de 2.700 metri cubi pe oră fiecare, la o presiune de lucru de 7 bari⁵⁶.

În perioada 1980-1989, șantierul a mai fost dotat cu laborator de încercări nedistructive, cu lichide penetrante și radiografii Röntgen, cu laborator de încercări mecanice pentru determinarea calităților fizice ale metalelor, cu laborator chimic, laborator de metrologie, atelier SDV (Scule, Dispozitive și Verificatoare) și reparații întreținere și atelier de proiectare⁵⁷.

Prin prisma acestor modernizări și investiții, în Șantierul naval de la Giurgiu construcțiile de nave reprezentau, după unele estimări⁵⁸, circa 80% din producție, restul fiind reprezentată de reparațiile navale.

Imediat după 1990, schimbarea regimului politic din România a determinat conducerea șantierului să se alinieze la cerințele ce se impuneau pe plan intern și extern. Declinul economiei de stat, creșterea inflației și descentralizarea economiei au generat scăderea cerinței de nave noi, echipamente navale și reparații. Cu toate că până aproape în 1993, șantierul a continuat producția navelor deja contractate, producția a scăzut vertiginos, ajungându-se ca în anul 1993, gradul de utilizare al capacităților de producție să scadă la 60,04% pentru construcții nave și 54,62% pentru reparații nave⁵⁹.

Acest lucru a determinat conducerea șantierului să adopte noi măsuri de contractare și orientarea producției către piața externă. Pentru a putea pătrunde pe piața europeană, trebuiau însă îndeplinite anumite condiții, precum creșterea productivității muncii, a calității produselor și reducerea costurilor de producție.

Pentru realizarea acestor obiective, a fost achiziționată și pusă în folosință o mașină de debitare și precizie superioară celor cu flacăra oxiacetilenică. S-a construit și pus în funcțiune o fabrică de oxigen și azot tip KJKAJ – 0,25 care, pentru satisfacerea cerințelor de consum, a fost

⁵⁶ *Ibidem*, p. 30.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ Interviu cu Dumitru Popescu.

⁵⁹ Ancu Damian, Emil Păunescu, *op. cit.*, p. 30.

completată cu un depozit criogenic (pentru stocare și evaporare oxigen și azot lichid) și o stație de îmbuteliere oxigen. Fabrica, cu o capacitate de 200 Nm³ pe oră, 21.000 litri stocare oxigen lichid și 2x250 Nm³ capacitate de vaporizare, asigură necesarul de oxigen la toate punctele de lucru timp de 24 de ore din 24. Totodată au fost achiziționate aparate de sudură în mediu protector de bioxid de carbon tip MIG-MAG, instalații de sablat portabile, instalații de vopsit care satisfăceau cerințele impuse de regulile și regulamentele standardelor de clasificare⁶⁰.

După 1990, au fost construite nave complet echipate, precum împingătoare fluviale de 2x800 CP (precum remorcherul împingător „Vroneț”⁶¹, lansat la apă în anul 1993, având ca armator, la acel moment Dunarom Galați⁶²), barje tanc de 1.600 tone, barje RO-RO, corpuri de navă de tip pescador, nave maritime de coastă de tip „Combi Coaster”, nave portcontainer de 85 metri, 108 metri și 110 metri, barje de 4.500 tone, barje tip „Europa” și „Europa II”, pontoane, șalupe remorcher și diferite tipuri de bărci de agrement. În general, la Șantierul naval Giurgiu se puteau construi și repara toate tipurile de nave cu lungime maximă de 110 metri, lățime maximă de 17,5 metri și înălțime maximă de 3,5 metri.

Șantierul naval Giurgiu era organizat pe 6 sectoare de activitate, constituite în principal în baza criteriului profilului tehnologic de fabricație: sector debitări cu plasmă, oxigen și mecanice, fasonări și preasamblări table și profile, sector construcții corp I, sector construcții corp II, sector mecanic, care echipa corpul navei cu anexele de corp și punte, sector echipamente și reparații utilaje de producție, SDV-uri specifice construcțiilor navale și sector de utilități (compresoare aer, fabrica de oxigen, fabrica de acetilenă, conexiuni electrice)⁶³.

În perioada 1990-1997, în afara comenzilor interne care trebuiau onorate și pe fondul reducerii drastice a pieței românești, au mai fost încheiate o serie de contracte cu diverși parteneri externi. Astfel, relații deosebite au fost realizate cu Touax (Franța), Damen Shipyards (Olanda), RO-RO Shipping (Olanda), Britta Shipping (Cipru), Philipp

⁶⁰ *Ibidem*.

⁶¹ Caracteristici: lungime: 34,66 m, lățime: 10,90 m, pescaj: 1,70 m, propulsie: două motoare licență ALCO, fabricate la UMC Reșița, supraalimentate, de 820 CP fiecare și 3 Diesel generatoare D 120 8V, fabricate la Uzinele „Timpuri Noi” din București de 75 kWA fiecare.

⁶² De la Dunarom Galați, nava a fost vândută în anul 2007 către Mihei Shipping Constanța, numele navei fiind schimbat în „Eurostar 3”. În prezent, armatorul navei este SC European Cooperation SRL Constanța.

⁶³ Prezentare SC Șantierul Naval Giurgiu SA, semnat de directorul general, ing. Valentin Frînculescu, fila 4, colecția autorului.

Ebert&Sohne (Germania), Hendricks Scheepsarkelaardy BV (Olanda), Rensen Scheepvaartbedryn BV (Olanda), De Schroef (Belgia), Nautic Air Service (Olanda), Opstad Frakt As (Norvegia), Solstarnd As (Norvegia), Shipyard K. Damen Europe BV (Olanda), Rebro BV (Olanda), navele construite la Giurgiu reușind astfel să pătrundă în țări cu tradiție în construcția și exploatarea de nave⁶⁴.

Având în vedere complexitatea navelor pe care armatorii externi le solicitau și pe care Șantierului naval Giurgiu le putea contracta, precum și necesitatea de aliniere la piața europeană, era necesară întărirea forței de muncă specializate și dotarea șantierului cu utilaje noi, de fiabilitate și cu performanțe tehnice deosebite. În acest context, în locul investițiilor necesare, odată cu înființarea Zonei Libere Giurgiu, în anul 1996, Șantierul naval a început să fie împărțit și vândut diverșilor investitori interesați, care au folosit halele șantierului ca depozite pentru diferite materiale și produse⁶⁵.

În 1996, administrația șantierului s-a schimbat, acesta – formată din ing. Valentin Frînculescu, director general, ing. Liviu Oae, director comercial și ing. Gheorghe Necula, director tehnic – confruntându-se cu un nou proces de descreștere a producției, ceea ce a făcut ca în anul 1998, la doar un an de la celebrarea Centenarului Șantierului naval de la Giurgiu, să fie declarat falimentul acestuia.

La acel moment, Șantierul naval Giurgiu deținea o hală de construcții corp cu instalație de sablare-pasivare, mașină de debitat cu plasmă tip ESAB, instalație de tăiere cu oxigen automată, sudură automată, presă hidraulică de 350 tone forță și macarale de 8 tone și 20 tone, o hală pentru echipamente navale dotată cu utilaje pentru lucrări de tăiere, atelier de lăcătușerie, atelier acoperiri galvanice și atelier de ajustaj, în această hală fabricându-se toate tipurile de echipamente navale, o secție de tâmplărie, dotată cu echipamente necesare pentru execuția furniturilor navelor și ale bărcilor, o secție mecanică dotată cu echipamente pentru execuția lucrărilor de montare în secție și pe navă, o hală de armare-dezarmare destinată lucrărilor de reparații pentru nave, 3 cheiuri dotate cu macarale portal de 16 tone, automacara de 40 tone și o macara plutitoare de 60 tone, fabrică proprie de oxigen, instalații de

⁶⁴ Prezentare SC Șantierul Naval Giurgiu SA, semnat de directorul general, ing. Valentin Frînculescu, fila 3, colecția autorului.

⁶⁵ <http://www.shipyardatg.ro/homepage/index.php/istoric>

sablare mobilă tip CLEMCO, instalații de vopsire air-less tip WIWA și RASCO⁶⁶.

Între 1999-2000 au mai existat două încercări de a reporni șantierul naval, ambele eșuând, iar în aprilie 2002 producția construcțiilor de nave a fost complet oprită pe platforma Șantierului naval Giurgiu.

În mai 2002, un investitor român a cumpărat camerele de construcții montaj, docurile uscate lateral și sistemul sincrolift de lansare la apă sau andocarea navelor, iar șantierul a fost redenumit SHIPYARD ATG Giurgiu, având 100% capital privat românesc. După preluarea fostelor facilități ale Șantierului naval Giurgiu, managementul societății a reușit să găsească soluții pentru reînceperea producției de nave noi și reparații navale, în condițiile în care fostele facilități ale șantierului fuseseră complet distruse sau deteriorate.

THE NAVAL SHIPYARD OF GIURIU (1948-1997)

The city of Giurgiu is one of the many Romanian cities with a long naval tradition and a long history of shipbuilding. The first information about this date back to the 18th century, when the Ottoman administration was building here a variety of military and civilian ships.

After Walachia reasserted its control over Giurgiu it built a new shipyard which actually built the first maritime ship for our country – “Marita” (1834). After this however, the state was more interested in developing the river port. After 1835 we have no data to tell us that any ships were built there. But we know that the harbor was sought after the authorities, both local and from the capital, because it became one of the most developed commercial hubs on the Danube and “a harbor for the city of Bucharest”.

⁶⁶ Prezentare SC Șantierul Naval Giurgiu SA, semnat de directorul general, ing. Valentin Frînculescu, fila 4, colecția autorului.