

Dr. Gabriel-Felician Croitoru, *O istorie a construcțiilor navale la Giurgiu*, lucrare editată cu sprijinul Ligii Navale Române și a Șantierului Naval Shipyard ATG Giurgiu, tipar „Monitorul Oficial”, București, 400 p.

Nu m-aș fi imaginat, nu cu mulți ani în urmă, că voi ajunge să parcurg, cu o plăcere oarecum nerăbdătoare, o lucrare care are ca subiect istoria unui mic port la Dunăre. Un port la Dunăre care nu este Sulina, Tulcea, Galați sau Brăila, porturi unde Dunărea este o prelungire a mării și sunt accesibile și navelor maritime și pe care le-am tot vizitat într-o vreme.

Nici nu mă consider posesor al instrumentarului necesar aprecierii, din punct de vedere științific, a lucrării *O istorie a construcțiilor navale la Giurgiu*, semnată de Gabriel-Felician Croitoru.

Povestea șantierul naval din Giurgiu este, totuși, parte a poveștii navale a României, și este o poveste care merită știută și apreciată.

Începând cu 1955, sectorul transporturilor pe apă din România s-a înscris pe o spirală agresiv ascendentă. Infrastructura vie a Dunării a fost cea mai la îndemână pentru o țară îngenunchiată de război și de consecințele lui. În următoarele decenii, prioritatea acordată transportului pe apă de statul român a dat dividende: învățământ de marină integrat, institut de învățământ superior tehnic, la Galați, dedicat construcțiilor navale, institut de cercetare și proiectări navale, șantiere navale maritime la Constanța și Mangalia, șantiere navale fluviale la Sulina, Tulcea, Brăila, Galați, Giurgiu, Oltenița, Turnu Severin, peste 6 milioane de tdw capacitate de transport maritim, sute de unități fluviale cu sau fără propulsie, zeci de mii de locuri de muncă create.



Într-un mod paradoxal, toată această energie navală, parte a modului de viață a unei României nu foarte îndepărtate, nu a lăsat foarte multe mărturii. Se știe nemeritat de puține lucruri despre obiective industriale navale mari sau despre obiective industriale navale mai puțin mari. Se știe mult prea puține lucruri despre amprenta lăsată pe ființa noastră de deprinderi și îndeletniciri marinărești, despre obiceiuri și meserii de altădată, la mal de mare sau de Dunăre, care ne-au construit așa cum suntem astăzi.

În *O istorie a construcțiilor navale la Giurgiu* autorul reconstruiește documentar, cu fiecare pagină, statura navală a orașului port la Dunăre, Giurgiu. În povestea lui Gabriel-Felician Croitoru, șantierul naval Giurgiu prinde viață, se împletesc cronologic investiții, oameni, școli și nave, propulsate sau nepropulsate, într-un rezultat pe care numai un giurgiuvean îndrăgostit de orașul lui putea să-l livreze.

Aș vrea să punctez câteva aspecte sesizate în lucrarea lui Gabriel-Felician Croitoru. În perioada sa de consolidare investițională, șantierul naval din Giurgiu s-a dovedit a fi România industrială redusă la spațiul giurgiuvean.

Care spațiu giurgiuvean, la un moment dat, și-a dorit mai mult decât construcția acelorași ambarcațiuni simple, rudimentare ca nivel tehnic. Resortul intern canalizat spre dezvoltarea șantierului a făcut posibilă, în 1982, demararea construcției instalației de „transferare pe verticală și orizontală a navelor care urmează a fi lansate la apă și a celor care, din apă, trebuie readuse pe uscat pentru reparații”, adică sincroliftul șantierului. Instalația complexă a fost proiectată la ICEPRONAV Galați și realizată la Întreprinderea Progresul din Brăila, iar instalația hidraulică la Întreprinderea Balanța din Sibiu. Iar pentru realizarea ei s-au depășit probleme de natură tehnică legate de structura solului, totul fiind posibil cu efortul unor oameni necunoscuți pentru mulți dintre noi, dar pe care Gabriel-Felician Croitoru îi menționează, îndreptând anonimul nedrept în care i-a plasat timpul.

Breviarul care consolidează alfabetic lista navelor cu propulsie construite la Giurgiu lărgeste teritorial gama furnizorilor: motoare principale construite, după licență MAYBACH, la 23 August București sau, după licență ALCO, la Uzina Constructoare de Mașini Reșița, reductoare tot la Reșița, motoare auxiliare construite la Întreprinderea Tractorul Brașov sau generatoare electrice la Timpuri Noi București.

Datorăm șantierului naval Giurgiu o bună parte din zestrea de transport fluvial a României. Remorchere, pilotine, nave pentru stingerea incendiilor, șalupe, nave pentru pasageri mai mici sau mai mari. Împingătoarele cu game progresive de putere, 2 x 280, 2 x 420, 2 x 890 CP regăsite sub diverse nume (Azuga, Anina), seria Luncavița 1 – 3, seria Rovinari 1 – 26, seria Giurgiu 1 – 31, au fost caii de povară ai transportului

pe căi navigabile din România, au creat mii de locuri de muncă, au dus și au adus mărfuri românești de unde s-au produs și unde a fost nevoie de ele, la destinații finale sau intermediare. În breviarul lucrării se regăsește legătura, existentă și în flota maritimă de transport a vremii, între numele navelor și localitățile României, demers sobru și cu o tușă patriotică deloc de neglijat. Apariția unor nume ca Amaradia, Bordușani, Rovinari, Giurgiu, Călimănești, Cozia, Costești, Dumbrăveni, Feldioara, Ivești, Izvorul Mare, Măcin, Mircești, Onești, Orăștie, Mureș și multe altele pare firească pe bordajul unor nave care bat Dunărea amonte și aval în numele mobilității mărfurilor sau a pasagerilor.

Ce este cu adevărat remarcabil este faptul că o parte deloc neglijabilă din parcul de nave menționat în breviar se găsește în serviciu astăzi. Nave cu propulsie, produse la șantierul naval din Giurgiu până în final de secol XX, care sunt în exploatare și astăzi, sunt re tehnologizate cu furnitură performantă, puteri augmentate și prietenoase pentru mediu și stau mărturie peste destul de mult timp a succesului mai multor proiecte navale.

O istorie a construcțiilor navale la Giurgiu a avut darul să mă transporte cu ani în urmă și să pună într-o matrice actuală frânturi de informații legate de oraș, de șantier, de absolvenții școlii de mecanică navală din Giurgiu întâlniți pe navele maritime românești și, nu în ultimul rând, despre proiectele încă în exploatare construite acolo.

Sunt recunoscător pentru ocazia de a citi lucrarea domnului Gabriel-Felician Croitoru, un compliment adus orașului și efortului celor care și-au dorit performanță navală într-un șantier la mal de Dunăre, dintr-o țară care nu mai există, dar pe care o moștenim.

Laurențiu MIRONESCU

Comandant

Președinte al Ligii Navale Române

-Book Review-

A HISTORY OF SHIPBUILDING AT GIURGIU

Key Words: Romania, Giurgiu, shipbuilding, Navy, Gabriel-Felician Croitoru.

Giurgiu was a long and prolific history as a port and commerce center on the Danube. The author managed to capture the essence of this city and detail in an interesting manner its evolution as a shipbuilding hub, with its highs during the Communist period and its limitations today.