

CONTRIBUȚIA VICEAMIRALULUI ING. NICOLAE HÎRJEU LA ÎNFĂPTUIREA PROGRAMELOR NAVALE POSTBELICE

*Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU**



Fiul Elenei și al lui Gheorghe Hîrjeu, Nicolae Hîrjeu s-a născut pe 12 iulie 1927, în comuna Băcești, județul Vaslui.

A absolvit patru clase la Școala primară „Vasile Alecsandri” Roman (1938), opt clase la Liceul teoretic „Roman Vodă” Roman (1938-1944) și Liceul „Alexandru Lahovary” din Râmnicu Vâlcea (1944-1945), Școala de Ofițeri Geniu din București (1948) și Facultatea de Marină din cadrul Academiei Militare Tehnice București (1953)¹.

A activat în calitate de comandant pluton la Regimentul 3 Pontonieri Râuri din Alba Iulia

(1 mai 1948-22 decembrie 1949), ajutor pentru instalații speciale la Direcția Înzestrare Materiale (24 noiembrie 1953-1 mai 1954), ajutor pentru Aparate Electrice și Instalații Speciale (1 mai-1 noiembrie 1954), respectiv ofițer cu Construcții Instalații Speciale la Direcția Tehnică Comenzi și Fabricații (1 noiembrie 1954-24 februarie 1956), ofițer pentru construcții nave de lemn la Direcția Tehnică a Comandamentului Forțelor Maritime Militare (24 februarie-28 mai 1956), inginer-șef (28 mai 1956-27 noiembrie 1957), respectiv director al Arsenalului Forțelor Maritime Militare (27 noiembrie 1957-2 martie 1959), de unde a fost detașat la M.I.P.Ch. ca director al Șantierului Naval „1 Mai” Brăila (2 martie-7 aprilie 1959).²

*Comisia Română de Istorie Militară.

¹Marian Moșneagu, „*Dicționarul marinarilor români*”, Editura Militară, București, 2008, p. 226.

²Marian Moșneagu, „*Amiralii României. Dicționar enciclopedic*”, Editura Ex Ponto, Constanța, 2017, pp. 236-237.

Conform propriilor sale mărturii, „În februarie 1959 am fost făcut membru al P.M.R., datorită faptului că îndeplineam funcția de director al Arsenalului Marinei Militare – pe care o dețineam din 1956 -, ca în aprilie 1959 să fiu arestat de Securitate sub învinuirea de săvârșirea infracțiunii săvârșite la art. 209/1 Cod Penal, infracțiune cuprinsă în Capitolul Infracțiuni contra siguranței interioare a statului, pentru care, în cazuri deosebit de grave, pedeapsa este moartea și confiscarea totală a averii.

Prin Sentința Tribunalului Militar nr. 220/26 decembrie 1959, am fost achitat, pus în libertate și repus în drepturile avute anterior arestării – ca ofițer activ al M.F.A. – rămânând, până în decembrie 1989, în urmărirea Securității.”³.

Astfel, în perioada 7 aprilie 1959-5 aprilie 1960 a activat ca ofițer electromecanic pentru artileria de coastă la Direcția Tehnică a C.F.M.M., șef al Serviciului Tehnic la Portul Militar 12 (5 aprilie 1960-14 iunie 1961), ofițer 2 și locțiitorșef birou și ofițer coordonator reparațiișantierși atelier (14 aprilie 1961-12 mai 1962), șefSecțieReparațiiși exploatare nave (12 mai-7 noiembrie 1962), respectiv șef al Serviciului Tehnic la Comandamentul Marinei Militare (7 noiembrie 1962-16 ianuarie 1963).

Ulterior a fost promovat șef al Secției Comenzi Fabricații Materiale Marină din Direcția Generală a Înzestrării (16 ianuarie 1963-15 ianuarie 1969), șef al SecțieiConstrucții Nave și Tehnică Navală din Direcția Comenzi șiFabricații a D.G.I. (15 ianuarie 1969-15 mai 1971), locțiitor al șefuluiSecției Coordonare-Planificare a Direcției Planificare la D.G.I. (15 mai 1971-1 aprilie 1973), detașat la I.T.C.S.P. pentru profilograf (1 ianuarie-30 martie 1972), șef al Secției Coordonare și Colaborări Tehnice (1 aprilie 1973-16 iulie 1974) și șefDirecție Industrială (16 iulie 1974-15 iulie 1978).

În anul 1968 a făcut parte din delegația română – în calitate de responsabil pe probleme navale – în misiunea specială efectuată în China, finalizată cu rezultate deosebit de favorabile pentru România.

De asemenea, a avut contribuții determinante la înființarea Institutului de Cercetări și Proiectări Navale – ICEPRONAV - Galați și a Bazinului de Încercări „Ciurel” din Capitală, având ca scop principal asigurarea proiectării de nave militare în țară, proiecte care inițial acopereau 80% din capacitatea proprie de proiectare a institutului.

Prin Decretul nr. 127 din 7 mai 1977, pe 9 mai 1977 a fost înaintat în gradul de contraamiral.

³ „Curriculum Vitae Viceamiral (r) ing. Nicolae Gh. Hîrjeu”, redactatpe 23 septembrie 2005.

Coordonator al flotei maritime și activităților portuare

Prin Decretul nr. 181 din 15 iulie 1978 a fost numit **comandant unic al portului Constanța** (15 iulie 1978-19 iunie 1980), complex portuar prin care se derula peste 65% din importul-exportul României. Situat între primele 10 mari porturi ale lumii, cu o capacitate anuală de operare portuară de aproximativ 100 milioane tone mărfuri uscate și umede, în portul Constanța putea opera întreaga gamă de nave – de la nave fluviale în convoi de 18.000 tone, la nave de mare tonaj (100.000-150.000 tdw), cu terminale de petrol, de containere, terminale de operare nave Ro-Ro pentru mijloace auto și vagoane de cale ferată, dotat cu silozuri cu mare capacitate de depozitare și operare portuară mărfuri vrac (cereale, îngrășăminte, ciment), platforme de depozitare și poduri de operare de mare capacitate, rețea de cale ferată cu o capacitate de staționare și manevră simultană la danele de operare a peste 10.000 vagoane convenționale de cale ferată, un personal specializat de peste 45.000 persoane lucrând în trei schimburi, un mare număr de utilaje portuare și un debușeu la Dunăre, prin Canalul Dunăre-Marea Neagră, către și din porturile occidentale, cu o capacitate anuală de peste 40 milioane tone mărfuri pe sens (total capacitate tranzit anual pe ambele sensuri de 80 milioane tone).

În calitate de comandant unic al portului Constanța – funcție unicat pe întreaga economie națională – contraamiralului ing.Nicolae Hîrjeu i-au fost atribuite prerogative cu totul excepționale, lucrând pe bază de ordine date de acesta, obligatorii pentru toate ministerele cu atribuții de import-export cu tranzit prin portul Constanța. Funcția fusese înființată prin decret prezidențial special, având ca obiectiv prioritar scoaterea, în regim de urgență, a marelui complex portuar Constanța din situația catastrofală care persista de mai mulți ani, cu consecințe nefaste pentru întreaga economie națională. Penalizările anuale plătite de statul român pentru întârzieri în operarea navelor străine se cifrau la peste 45 milioane dolari SUA.

În perioada 19 iunie 1980-1 iunie 1986 a îndeplinit funcția de adjunct al ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor și șef al Departamentului Transporturilor Navale. Autoritatea sa asupra acestui domeniu vital al economiei naționale era dată de amploarea și diversitatea instituțiilor din subordine, precum și de anvergura, dinamica și rentabilitatea acestora.

Între acestea, pe primul plan se situa **flota maritimă comercială**, cu o capacitate de transport de aproximativ 3.000.000.000 tdw și peste 280 de unități, de la tancuri petroliere și vrachiere de mare tonaj, la nave tip Ro-Ro pentru mijloace auto și vagoane de cale ferată, nave port-containere, cargouri pentru mărfuri generale de diverse tipuri ș.a.

Flota fluvială de transport mărfuri uscate, petroliere, pasagere, platforme, bacuri de trecere, macarale plutitoare, pontoane de diverse tipuri etc însuma peste 2000 de unități, cu o capacitate de transport ce depășea capacitatea de transport a tuturor țărilor riverane Dunării, la un loc.

Administrația Complexului portuar Constanța, inclusiv Zona liberă Constanța Sud-Agigea, exercita coordonarea și controlul nemijlocit al porturilor Midia-Năvodari, Mangalia, Portul liber Sulina, Complexul portuar Galați, porturile Tulcea și Brăila, precum și întreaga salbă de a porturilor dunărene Sf. Gheorghe, Chilia Veche, Măcin, Cernavodă, Călărași, Giurgiu, Turnu Măgurele, Turnu Severin, Orșova ș.a. până la Baziaș, inclusiv porturile de pe apele interioare.

Administrația Canalului Dunăre - Marea Neagră, incluzând și Canalul Medgidia – Năvodari, inclusiv porturile situate pe canal.

Inspectoratul Navigației Civile, autoritate recunoscută internațional, cu toate căpităniile de porturi, inclusiv cele care funcționau pe apele interioare.

Administrația Dunării de Jos, în portofoliul căreia intrau asigurarea navigației și pilotajul pe întregul șenal navigabil, de la intrarea Dunării în țară (Bazias) și până la vărsare, incluzând și canalul navigabil Sulina și navigația pe brațele Chilia și Sf. Gheorghe.

Registrul Naval Român, autoritatea națională, cu recunoaștere internațională, în domeniul construcțiilor navale și acordării de clasificări.

În fine, **Șantierele Navale Sulina și Orșova**.

În perioada mandatului său, Departamentul Transporturilor Navale avea în responsabilitatea sa un Plan de investiții – pe cincinal - care viza, în principal, dezvoltarea de capacități portuare, construcții de canale, lucrărihidrotehnice pe întreaga porțiune a Dunării de la Bazias la vărsare, construcții noi de nave maritime și fluviale, drăgi, remorchere, împingătoare etc, în echivalentul a peste 5 miliarde dolari SUA, angajate numai cu firme românești.

În acest spirit, contraamiralul Hîrjeu este autorul concepției de realizare a unor tipuri noi de nave (planuri generale, caracteristici tehnico-tactice și dotări de bază), printre care cele mai importante au fost **Șalupă de tracțiune și împingere cu sistem de rulare terestră propriu**, destinată manevrei porțițelor podurilor de pontoane (în înzestrarea Comandamentului Trupelor de Geniu), **Pasagerul fluvial de 200 locuri** destinat traficului internațional, **Nava fluvială de comandament** de nivel divizion, **Ceamul fluvial de 470 tdw**, **Gabare de 40 tdw și 100 tdw**, și diverse tipuri de ambarcațiuni de mai mică importanță.

Un proiect extrem de important l-a constituit **modernizarea navei-școală „Mircea”**, prin reparațiile capitale executate în anul 1965 în Șantierul naval constructor din Hamburg. În acest scop, a fost nu numai șef al Comisiei de supraveghere și recepție a lucrărilor, dar a și însoțit nava, în marșul final de probe, la întoarcerea de la Hamburg la Constanța.

Pe baza competențelor funcției îndeplinite, a fost împuternicit de Guvernul României să semneze, la Istanbul, Acordul dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Turcia privind crearea unor linii directe pe Marea Neagră între porturile românești și turcești, încheiat în aprilie 1982, acord bilateral prin care a fost înființată și deschisă linia maritimă specială, cu nave de tip Ro-Ro, pentru mijloace de tip rutier și feroviar, între portul Constanța și porturile turcești.

În acest scop, a făcut parte din delegația română, pe problemele navale, care a participat la tratativele purtate cu Turcia, la nivel de șef de stat, la București, și la Istanbul și Ankara, la nivel de șefi de guverne.

Cu același mandat, a făcut parte din delegațiile la nivel de viceprim-miniștri și miniștri ai Apărării, la tratativele româno-italiene și româno-iugoslave, purtate în Italia, respectiv Iugoslavia.

În aceeași perioadă, a fost împuternicit al Guvernului pentru tratative cu autoritățile brazilene, pentru reglementarea transporturilor de minereu din fier din Brazilia în portul Constanța, cu autoritățile siriene, pentru stingerea litigiilor comerciale și eliberarea unor nave comerciale arestate în porturile siriene, cu autoritățile egiptene pentru stingerea litigiilor și eliberarea navei și a echipajului de pe „Anina”, arestate în portul egiptean Kena, cu autoritățile turce, pentru stingerea unor litigii în domeniul naval. De asemenea, a executat unele misiuni speciale cu caracter militar și civil, pe linie navală, în China, Franța, Germania, Suedia, Iugoslavia, U.R.S.S., Polonia, Ungaria, Cehoslovacia, Bulgaria, Cuba ș.a.

Numeroase alte misiuni a efectuat frecvent, pe linie militară, în țările membre ale Tratatului de la Varșovia și CAER, ca șef de delegație.

Personal a coordonat și contribuit la elaborarea unor studii de fundamentare, elaborare și implementare a Instrucțiunilor de exploatare a Canalului Dunăre-Marea Neagră Midia-Năvodari, studii de documentare și elaborarea unor reglementări locale pentru deschiderea și punerea în circuit a liniei de navigație tip Ro-Ro între portul Constanța și porturile turcești, elaborarea și implementarea unei concepții moderne de operare în Complexul portul Constanța Sud-Agigea – Zona liberă, devenit port maritim-fluvial prin debușeul Canalul Dunăre-Marea Neagră și ajuns între primele 10 porturi ale lumii.

De asemenea, a supervizat Studiile de optimizare și implementare a proceselor de producție în noile șantiere navale date în exploatare, Șantierul Naval Mangalia – 2 Mai, Șantierul Naval Militar Mangalia și Șantierul Naval Tulcea, pentru construcția de nave de mare tonaj, respectiv nave militare și pescadoare oceanice, dotate cu linii tehnologice și utilaje moderne de cel mai înalt nivel.

Alte studii au vizat optimizarea traficului fluvial de mărfuri pe tronsonul românesc al Dunării și implementarea unei noi concepții de efectuare a acestuia, pe „curenți de marfă” stabili și accidentali între porturile românești.

O prioritate a mandatului său au constituit și Studiile de documentare, elaborare și implementare a unor concepții originale pentru efectuarea unor transporturi maritimo-fluviale de mare risc, cu mijloace neadecvate. Printre acestea s-au numărat transportul platformei de foraj marin „Gloria” din Șantierul Naval Galați în portul Constanța și din portul Constanța pe poziția de foraj, transportul piesei „Kalandria”, de circa 350 tone și dimensiuni gabaritice mari, de la cheul neamenajat Sud Agigea la Centrala nucleară Cernavodă, cu ecluzare și tranzit prin Canalul Dunăre-Marea Neagră, trecerea mineralierului „Callatis” din docurile uscate ale Șantierului Naval Mangalia la cheul de armare, cu mijloace improvizate și cu șenalul neterminat ș.a.

O altă realizare a constituit-o Elaborarea și implementarea Sistemului Perth pentru planificarea, organizarea și conducerea operativă a elaborării documentației, asigurării materiale, a executării lucrărilor propriu-zise de investiții și asigurării forței de muncă pentru marile obiective noi de investiții, precum Șantierul Naval Mangalia Sud - 2 Mai, Șantierul Militar Mangalia și Șantierul Naval Tulcea, corelat cu introducerea graduală în funcțiune a capacităților de producție nou create.

Alte studii au vizat fundamentarea și introducerea unei concepții speciale privind ranfluarea împingătorului fluvial de 2400 CP “Filiași” din bazinul portuar Galați și a monitorului „Kogălniceanu” din zona Șantierului Naval Brăila.

Personal a fost implicat și în elaborarea de studii preliminare, pe baza investigațiilor ample efectuate în zonele respective, privind reluarea navigației pe Canalul Bega și râul Prut.

Un ultim demers a constat în elaborarea și depunerea în Parlamentul României, pe 15 iulie 1991, a unui Proiect-cadru de Lege pentru reforma economică a României.

În sesiunea a IV-a a Marii Adunări Naționale a fost împuternicit de Guvernul României să prezinte Proiectul de Lege privind Canalul Dunăre-

Marea Neagră, concretizat prin Decretul nr. 384 din 29 octombrie 1984 privind aprobarea Regulilor de navigație pe Canalul Dunăre - Marea Neagră, publicat în „Buletinul Oficial” nr. 82 din 29 octombrie 1984.

Din ordinul conducerii supreme a statului, în iarna dintre anii 1985 și 1986 a fost numit șeful Comandamentului operativ constituit pentru deblocarea de ghețuri a Dunării, luând în subordine operativă formațiuni speciale din cadrul Comandamentului Aviației Militare, Comandamentului Trupelor de Geniu, Ministerului de Interne și Departamentului Transporturilor Navale din Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor.

De asemenea, în timpul aceluiași mandat, a fost șef al Comandamentelor instituite pentru transporturi speciale (platforme de foraj marin, jacketuri, „Kalandria”), primele ecluzări prin Canalul Dunăre-Marea Neagră și Porțile de Fier II, ranfluarea împingătorului de 2400 CP „Filiași”, manevrarea porților de acces în docurile uscate din Șantierul Naval Mangalia pentru scoaterea mineralierului „Callatis” de 55000 tdw și remorcarea acestuia la dana de amarare ș.a.

Contribuții majore la înfăptuirea celui mai ambițios program naval postbelic

În calitate de șef al **Programului naval militar național** pentru perioada 1965-1985, contraamiralul ing. Hîrjeua avut în responsabilitatea sa conducerea directă, nemijlocită, efectivă, cu asumarea întregii responsabilități privind fundamentarea concepției globale, elaborarea și realizarea Programului, și trecerea cu maximă operativitate la organizarea proiectării și construirii în țară a navelor militare de luptă și auxiliare cu caracter special, prevăzute. Aceasta, în condițiile embargoului declarat țării noastre de către U.R.S.S. și celelalte state membre ale Tratatului de la Varșovia, privitor la importul de tehnică militară pentru România.

În acest scop, a fost desemnat șeful Comandamentului operativ constituit pentru realizarea marelui complex industrial **Grupul de Șantiere Navale Mangalia Sud-2 Mai și Șantierul Naval Militar Mangalia**, ambele destinate construirii și reparării de nave maritime de transport de mare tonaj (100.000- 150.000 tdw) și respectiv nave militare. Pentru realizarea acestor obiective, era prevăzut ca ambele șantiere să fie dotate cu utilaje și linii tehnologice de cel mai înalt nivel, macarale gigant de 500 tf, platforme pentru blocsecții și docuri uscate de mari dimensiuni, a căror realizare necesita folosirea de tehnologii speciale.

Acest grandios obiectiv de investiții prevedea construirea în orașul Mangalia a 3000 de apartamente, 15 cămine de nefamiliști, două licee cu internat, două creșe, două grădinițe, diverse unități alimentare, sanitare etc, toate acestea absolut necesare școlarizării și asigurării, în final, a unui

personal calificat în ramura navală – circa 7000 de muncitori, tehnicieni și ingineri. Valoarea investiției era estimată la circa 500 milioane dolari SUA.

De asemenea, a fost numit șeful executiv al Comandamentului operativ privind preluarea din economia națională a întregii responsabilități privind realizarea în zona de mlaștină Somova a **Șantierului Naval Tulcea**, destinat construirii în țară și reparării de pescadoare oceanice și nave oceanice de colectare și prelucrare, beneficiarul investiției fiind Ministrul Industriei Construcțiilor de Mașini.

Concomitent, a fost desemnat să conducă proiectarea și realizarea obiectivului strategic de modernizare a **Uzinei Mecanice Mizil**, pentru a participa la fabricarea în țară a tehnicii de blindate, prevăzute în Planul național de fabricație în țară de blindate.

Prin funcțiile și misiunile încredințate, de-a lungul carierei sale viceamiralul ing. Nicolae Hîrjeu a avut contribuții notabile la fundamentarea **Programului naval militar național 1965-1985**. Prin desemnarea tipurilor de nave de luptă și auxiliare și a caracteristicilor tehnico-tactice optime pentru Marina Militară Română, precum și a numărului de unități necesare pentru înzestrarea Marinei Militare, Marinei Grăniceri și trupelor de geniu-pontonieri, s-a ajuns ca în aceste două decenii să fie proiectate și realizate în țară, după o concepție absolut originală, următoarele tipuri de nave:

1.Distrugător, în prezent „Mărășești”, reclassificat fregată înconformitate cu standardele NATO, dotat pentru a îndeplini și rolul de navă de comandament;

2.Vânător de submarine, în două variante – cu platformă și fără platformă pentru elicoptere de căutare și lovire submarine;

3.Vedetă maritimă de patrulare, destinată înzestrării Comandamentului Marinei Militare și Comandamentului Trupelor de Grăniceri, dotată cu mijloace de căutare și lovire a submarinelor;

4.Vedete torpiloare pe aripi portante, cu două tuburi lansatoare de torpile, adaptare proiect R.P. Chineză, considerate ca deosebit de performante. Conform mărturiilor viceamiralului ing. Hîrjeu, „*Ca urmare a discuțiilor purtate în 1968, la Beijing, din proprie inițiativă, pe răspundere personală exclusivă și în afara mandatului oficial, partea chineză a admis «livrarea imediată și gratuită, sub formă de donație către statul român», a unui «complet de echipamente necesare fabricării în șantierul naval românesc a 15 vedete torpiloare».*”⁴.

5.Puitor de mine maritim

⁴Curriculum Vitae, redactat pe 23 septembrie 2005.

6.Navă de scafandri de mare adâncime, dotată cu aparatură și instalații de ultimă generație, la acea dată, respectiv batiscaf, minisubmarin, cameră de decompresie etc.

7.Navă de cercetări marine

8.Stație de demagnetizare, hiper automatizată, deosebit de apreciată de specialiști din armatele Tratatului de la Varșovia

9.Vedetă blindată fluvială, destinată, în special, pentru acțiuni în Delta Dunării, cu o putere de foc cu totul excepțională – dotată cu armament reactiv 2 x 40 lovituri GRAD, două lansatoare de rachete A.A., turelă și tun tanc T-55, două turele TAB și mitraliere calibru 12,7 mm, mitraliera IV calibru 14,5 mm – de asemenea, apreciată la superlativ de partenerii din țările membre ale Tratatului de la Varșovia

10.Șalupă fluvială de pază și însoțire, destinată Comandamentului Trupelor de Grăniceri, dotată cu o mare putere de foc, pentru clasa ei – două mitraliere IV calibru 14,5 mm

11.Navă fluvială de desant și transporttrupe și tehnică militară blindată, destinată Comandamentului Trupelor de Geniu

12.Navă fluvială de comandament și protocol, în două variante – tip „Mircea cel Mare” și tip „Mihai Viteazul”.

Conform propriei sale evaluări, „*La sfârșitul anilor '80, capacitatea de luptă a Marinei Militare și a Marinei Grănicerești revenise aproape la nivelul anului 1944, iar capacitatea de cercetare, proiectare și construcții nave a economiei românești atinsese un nivel comparabil cu al celor mai avansate state industrializate ale lumii, chiar depășindu-le – prin tehnologii originale – în unele sectoare. Valoric, aportul adus țării prin activitățile desfășurate pentru economia națională, în decursul celor peste patru decenii de activitate, se cifrează la peste 320 milioane dolari USA. Numai economiile aduse la Obiectivul de investiții Șantierul Naval 2 Mai Mangalia s-au ridicat la circa 80 milioane \$, la care se adaugă peste 200 milioane \$ - eliminare a penalităților – (circa 40 milioane \$/an), cauzate de proasta operare portuară din portul Constanța până în anul 1979, anul în care am fost numit – prin Decret prezidențial – comandant unic al portului.*”⁵.

În perioada 1 iunie 1986-7 septembrie 1987 a funcționat ca șef proiect Sector Arme la Comisia Superioară a M.Ap.N. pentru Regulamente din Direcția Secretariat.

Pe 7 septembrie 1987 a fost trecut în rezervă, dar la sfârșitul lunii decembrie 1989 a fost rechemat în activitate.

⁵Curriculum Vitae, redactat pe 23 septembrie 2005.

Prin D.P. nr. 97 din 7 februarie 1990 a fost înaintat la gradul de viceamiral iar prin Decretul nr. 133 din 22 februarie 1990, a fost trecut în rezervă, după o activitate de peste 41 de ani în slujba Armatei Române.

Pe performanțele notabile și cariera remarcabilă, a fost distins cu Medalia „Meritul Militar” clasele a II-a (1954) și I (1956), Ordinul Muncii clasa a III-a (1957), Ordinul „Meritul Militar” clasele a III-a (1963), a II-a (1968) și I (1973), Medalia jubiliară „A XX-a aniversare a Zilei Forțelor Armate ale R.P.R.” (1964), Ordinul „Steaua R.S.R.” clasa a V-a (1969), Medalia „A 50-a aniversare a P.C.R.” (1971), Medalia „25 de ani de la proclamarea Republicii” (1972), Medalia „A XXX-a aniversare a Armatei R.S.R.” (1974) și Medalia „30 de ani de la eliberarea României de sub dominația fascistă” (1974).

A decedat pe 9 martie 2021, la București.

***CONTRIBUTION OF VICE ADMIRAL ENG. NICOLAE HÎRJEU TO
THE IMPLEMENTATION OF POST-WAR NAVAL PROGRAMS
-abstract-***

Keywords: Nicolae Hîrjeu (1927-2021), Vice Admiraleng., lider of Romanian Military Naval Program for the period 1965-1985

An elite officer of the Romanian Army, Vice AdmiralEng. Nicolae Hîrjeuparticularlystood out throughthenotableperformancesrecorded as sole commander of the port of Constanza (1978-1980), as deputy minister of Transport and Telecommunications andhead of theDepartment of Naval Transport (1980-1986), as well as ascoordinator of the National Military Naval Program for the period 1965-1985, themostambitiousNavyequipment program in the post-war period.