

TIPURI DE REMORCHERE ȘI ÎMPINGĂTOARE FLUVIALE CONSTRUITE LA ȘANTIERUL NAVAL GIURGIU (1965-1999)

Dr. Gabriel-Felician CROITORU*

Primele construcții de nave sunt semnalate la Giurgiu încă de la sfârșitul secolului al XVII-lea, când, în perioada administrației otomane, a existat un important șantier de construcții și reparații navale, în care se executau și reparau ambarcațiuni și vase de diferite tipuri și mărimi¹.

Aceste activități au continuat și după reintegrarea Giurgiului la Țara Românească, capacitățile de producție ale șantierului de aici fiind folosite pentru construirea primei nave maritime românești, „Marița”, lansată la apă în septembrie 1834.

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”².

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.

De asemenea, numărul crescând al navelor Navigației Fluviale Române, 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 Șantierului 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, engleză³). Atelierul avea ca scop asigurarea întreținerii tuturor navelor și mijloacelor tehnice de pe Dunăre de care dispunea Serviciul Hidraulic.

Începând cu acest moment și până la perioada de după cel de Al Doilea Război Mondial, șantierul naval giurgiuvean a fost orientat către

*Institutul de Turcologie din cadrul Universității „Babeș-Bolyai” Cluj-Napoca; Liga Navală Română – filiala Constanța.

¹ Constantin C. Giurescu, *Contribuții la istoria științei și tehnicii românești în secolul al XV-lea – începutul secolului al XIX-lea*, Editura Științifică, București, 1973, p. 105.

² Gabriel-Felician Croitoru, *Evoluția portului Giurgiu de la origini până în 1945*, Editura Muzeului Marinei, Constanța, 2007, *passim*.

³ Carmen Atanasiu, *Dezvoltarea și modernizarea Șantierului naval Giurgiu*, lucrare de cercetare, mss, Muzeul Național al Marinei Române, Constanța, 1981, f. 4.

segmentul de reparații navale, având capacități mici, în comparație cu șantierele navale de la Galați, Brăila sau Turnu Severin, scopul său principal fiind acela de reparații ale vaselor Serviciului Hidraulic sau de construire a unor vase de dimensiuni reduse.

După declararea Republicii Populare Române, noua conducere a țării a acordat o atenție deosebită dezvoltării și modernizării porturilor dunărene, a șantierei 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. În anul 1948, România avea patru șantieri navale unde se executau lucrări de construcție (Galați, Brăila, Turnu Severin și Oltenița) și alte patru șantieri specializate pe lucrări de reparații navale (Constanța, Tulcea, Giurgiu și Orșova), toate acestea intrând într-o perioadă de reorganizare și utilare.

Astfel, în 1948, Șantierului Naval de la Giurgiu a fost trecut în subordinea Ministerului Comunicațiilor (redenumit ulterior al Transporturilor), fiind realizate o serie de investiții⁴, care însă nu au reușit să ducă la o dezvoltare exponențială a sa, activitatea sa fiind îndreptată, în continuare, către operațiuni de reparații navale. Clădirile și atelierelor Șantierului Naval Giurgiu au fost renovate și lărgite, au fost create secții noi de turnătorie și tâmplărie, iar multe din utilaje au fost modernizate treptat. De asemenea, șantierul a fost dotat cu cale de lansare pe sistemul cărucioarelor – procedeu folosit până la sfârșitul anilor '80.

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, cu și fără propulsie, situația rămânând neschimbată în anii '50 și în prima parte a anilor '60. Așa se face că între 1950 și 1965, numărul unităților produse la Giurgiu a rămas modest, proporția covârșitoare a acestora fiind axată pe navele fără propulsie⁵, 26 de unități, mult mai ieftine și care nu necesitau materiale costisitoare.

În ceea ce privește navele cu propulsie, până în 1965, la Giurgiu s-au construit doar 7 astfel de unități, dintre care un bac propulsat⁶ și 5 șalupe de inspecție și manevră și – în premieră pentru șantierul naval giurgiuvean –,

⁴ Ancu Damian, Emil Păunescu, *Șantierul Naval Giurgiu. Cartea centenarului (1897-1997)*, Editura Tentant, Giurgiu, 1997, p. 25.

⁵ În rândul navelor fără propulsie construite aici se înscriu pontoane de acostare, pontoane dormitor, pontoane de pompare, șalande, tancuri depozit, nave cisternă, bacuri, poduri plutitoare, drage cu graifăr și macarale plutitoare, atât pentru piața internă, cât și pentru export.

⁶ Bacul propulsat „Giurgeni” a fost construit în anul 1956 pentru NAVROM Galați, a fost inițial folosit pentru transportul auto și de pasageri între Galați și județul Tulcea și ulterior pentru transportul pasagerilor între orașul Galați și plaja Cocuța.

un remorcher, respectiv „1907” (ex „Otto Mich”), fabricat în 1955, dotat cu un motor de 1.280 CP și destinat portului Giurgiu,. În fapt, deși este consemnat ca fiind construit la Giurgiu, remorcherul în cauză a beneficiat de reparații generale și capitale.

Începând cu perioada 1965-1967, odată cu creșterea investițiilor în dotările tehnice, și în Șantierul Naval de la Giurgiu s-a trecut la construcții de nave mai mari, producția acestora diversificându-se și căpătând amploare în perioada următoare, dezvoltându-se aproape exponențial în intervalul 1970-1975 și mai ales după acesta⁷.

În perioada 1966-1970, înainte de creșterea producției, conducerea de stat a stimulat, în general, creșterea institutelor de cercetare, care în perioada menționată au crescut de la 216 la 303⁸. Pe acest fond, analizând dezvoltarea în perspectivă a industriei navale și a transporturilor pe apă, s-a decis înființarea unei instituții pentru proiectare navală, astfel încât, în anul 1966, a avut loc reorganizarea activității de proiectare și punerea bazelor cercetării navale prin înființarea Institutului de Cercetare și Proiectare pentru Construcții Navale (ICEPRONAV) din Galați. Astfel, acesta a devenit astfel cel mai mare și important 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 navală⁹; ulterior, din a doua parte a anului 1974, pentru a asigura asistența tehnică în toate șantierele navale din țară, s-au organizat filiale ale ICEPRONAV-ului la Constanța, Giurgiu, Brăila și Turnu Severin, iar mai târziu, la Tulcea și Oltenița¹⁰.

De asemenea, în decembrie 1965, prin Decretul nr. 924 s-a înființat „Registrul Naval”, ca direcție în cadrul Ministerului Transporturilor Auto, Navale și Aeriene, transformat prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 1.358 din iunie 1968 în Registrul Naval Român (RNR), unitate economică cu personalitate juridică, sub îndrumarea Ministerului Transporturilor. Prin urmare, de la 1 iulie 1968, navele maritime și fluviale au început să fie construite sub supravegherea tehnică, clasificarea și certificarea stabilite prin reguli de RNR, ceea ce a constituit o importantă reușită în domeniul construcțiilor navale din România.

Îmbunătățirea și modernizarea bazei tehnico-materiale a industriei navale, în ansamblul ei, investițiile în cercetare, creșterea numărului de specialiști cu studii superioare au creat premisele proiectării unor nave de

⁷*Industria României. 1966-1970*, Editura Politică, București, 1971, p. 98.

⁸*România în anii socialismului. 1948-1978*, Editura Politică, București, 1980, pp. 210-211.

⁹ Interviu realizat în data de 19 februarie 2019, de Gabriel-Felician Croitoru, cu ing. Corneliu Miron-Urătu, fost inginer-șef al Șantierului Naval Giurgiu.

¹⁰Vasile Lăcătuș, *Inginer Lucian Aburel – biografie*, în „Caietele Colocviilor constructorilor de nave”, nr. 2/2012, Editura AXIS LIBRI, Galați, 2013, p. 47.

complexitate tehnică tot mai ridicată. În paralel, calificarea personalului muncitor, creșterea numărului de maiștri, tehnicieni și ingineri din șantierele navale, dar și dotările tehnice ale acestora au avut ca efect, printre altele, mărirea productivității, a calității și performanțelor navelor¹¹.

În același timp, creșterea productivității șantierele navale, inclusiv a celui de la Giurgiu, a fost determinată și 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 de secretarul general al Partidului Comunist Român, Nicolae Ceaușescu, care la consfătuirea națională a lucrătorilor din industria construcțiilor de mașini, desfășurată în data de 1 iunie 1966, menționa că „în acest cincinal, se vor produce locomotive electrice, locomotive diesel cu transmisiune hidraulică, vagoane moderne de călători și de marfă, aparataje pentru mecanizarea și automatizarea proceselor de exploatare în transportul feroviar și noi tipuri de nave, de tonaj sporit”¹².

Direcția de acțiune proclamată de secretarul general a fost reiterată 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”¹³.

În același an, industria navală s-a organizat ca un consorțiu complex, activitatea fiind coordonată de la Galați, de Centrala Industrială Navală (CIN), al cărui prim director a fost Panait Melisaratos. Noua instituție cuprindea șantierele navale, o structură, de cercetare dezvoltare pentru autosuportul progresului acestora, respectiv ICEPRONAV, care era componentă a unui sistem general de entități denumite Institute de Cercetare

¹¹Constantin Cumpănă, Corina Apostoleanu, *Amintiri despre o flotă pierdută. I - Navele românești ale Dunării și Mării*, Telegraf Advertising, Constanța, 2011, pp. 252-253.

¹²*Cuvântare la consfătuirea pe țară a lucrătorilor din industria construcțiilor de mașini, 1 iunie 1966*, în Nicolae Ceaușescu, *România pe drumul desăvârșirii construcției socialiste. Rapoarte, cuvântări, articole: iulie 1965-septembrie 1966*, Editura Politică, București, 1968, p. 446.

¹³*Congresul al X-lea al Partidului Comunist Român, 6-12 august 1969*, Editura Politică, București, 1969, pp. 614-615.

Științifică și Inginerie Tehnologică – ICSIT, organisme proprii de aprovizionare și comerț, industria orizontală, învățământ profesional, etc.¹⁴.

Pe acest fond, s-au stabilit și parametrii în care să funcționeze întreprinderile ce făceau parte din Centrala Industrială Navală: Șantierul Naval Constanța trebuia să execute nave până la 100.000-150.000 tdw, Șantierul Naval Mangalia, nave până la 100.000 tdw, Șantierul Naval Galați nave până la 50.000 tdw, Șantierul Naval Brăila și Șantierul Naval Tulcea, nave până la 10.000-15.000 tdw, Șantierele Navale Turnu Severin Giurgiu și Oltenița, nave fluviale propulsate și nepropulsate și nave maritime de până la 3.000 tdw¹⁵.

Acesta este momentul în care denumirea șantierului de la Giurgiu a devenit, în mod oficial, cel de Șantierul Naval Giurgiu, renunțându-se la denumirea anterioară de Atelierele Navale Giurgiu. Este și perioada începerii expandării ca dezvoltare a șantierului naval giurgiuvean din toate punctele de vedere, inclusiv 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 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 1.700 de salariați¹⁶, ceea ce reprezenta un salt considerabil. De menționat că în urmă cu doar un deceniu în urmă, în 1962, în Șantierul Naval Giurgiu își desfășurau activitatea doar 5 ingineri, printre aceștia numărându-se inginerul gălățean Vasile Angheli, proaspăt absolvent la acel moment al Institutului Tehnic din Galați, dar și giurgiuveanul Anton Fixman, provenit din rândul vechilor maiștri¹⁷.

Conform datelor Centralei Industriale Navale, la sfârșitul lunii aprilie 1984, în Șantierul Naval Giurgiu lucrau 2.032 de salariați, fiind șantierul cu cei mai puțini angajați din întreaga Centrală (cei mai mulți salariați, 8.539, își desfășurau activitatea în Șantierul Galați). În cazul Giurgiului, din cei 2.032 de salariați, 1.702 erau muncitori, iar dintre aceștia, 505 constructori navali, iar 230 sudori¹⁸.

¹⁴Gelu Kahu, *Cuvânt introductiv*, în „Caietele Colocviilor constructorilor de nave”, nr. 4/2013, Galați, 2013, p. 5.

¹⁵Vasile Lăcătuș, *Inginer Panait Melisaratos – biografie*, în „Caietele Colocviilor constructorilor de nave”, nr. 1/2011, Editura AXIS LIBRI, Galați, 2012, p. 37.

¹⁶ Constantin Enache, *Municipiul Giurgiu – compendiu monografic*, Editura Universul Familiei, București, 2005, p. 339.

¹⁷*Shipyards ATG Giurgiu. Construcții noi și reparații de nave*, în „Caietele Colocviilor constructorilor de nave”, nr. 6/2015, Editura AXIS LIBRI, Galați, 2015, p. 40.

¹⁸Nicolae Mărgărit, *CIN Galați, două decenii de dezvoltare: 1969-1989*, în „Caietele Colocviilor constructorilor de nave”, nr. 7/2016, Editura AXIS LIBRI, Galați, 2016, p. 25.

Prin urmare, în perioada 1965-1980, de bază pentru șantierul naval giurgiuvean a rămas activitatea de reparații navale, dar în același timp, a luat un avânt considerabil cea de construcții de nave cu și fără propulsie, numărul unităților produse aici crescând foarte mult față de perioadele anterioare.

În ceea ce privește navele fără propulsie, la Giurgiu s-a continuat construirea de pontoane de acostare, pontoane dormitor, pontoane de pompare, șalande, tancuri depozit, nave cisternă, bacuri, poduri plutitoare, drage cu graifăr și macarale plutitoare, atât pentru piața internă, cât și pentru export¹⁹. Producția s-a și diversificat și modernizat, prin construirea de unități noi, precum docuri plutitoare²⁰, barje²¹ și gabare²².

În ceea ce privește construcția navelor cu propulsie la Giurgiu, după 1965, producția de nave s-a diversificat și s-a dinamizat față de perioada anterioară, fiind însă dominată până în prima parte a anilor '70 de navele cu tonaj mic și motoare de maxim 300 CP, precum pilotinele maritime, șalupele de inspecție, de manevră sau șalupele sanitare.

Începutul producției la șantierul naval giurgiuvean a navelor de tip remorcher a început în anul 1966, când au început să fie construite la Giurgiu primele **remorchere de 150 CP**, dotate cu motoare sovietice, produse la Barnaul, în Regiunea Altai Krai, până în 1969 fiind construite și lansate la apă 19 astfel de unități, cu două tipuri de deplasamente: 33, respectiv 40 tone.

Din seria primelor, au fost construite „Potelu” (decembrie 1966), „Copăceni” și „Corbeni” (1968) și „Comănești” și „Costești” (1969), toate având caracteristici identice: lungime: 17,12 m, lățime: 3,6 m, pescaj: 1,09 m, deplasament: 33 t, propulsat de un motor 3D6 (URSS), puterea mașinii: 150 CP, elice pas fix, oțel, în duză fixă.

Seria remorcherelor de 40 tone, dar cu restul caracteristicilor identice cu cele de 30 tone, a fost începută tot în 1966, cu „Adamclisi”, „Agighiol”, „Băilești” și „Greaca”, continuată în 1968 cu încă 5 unități: „Albești”,

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

²⁰ Instalație plutitoare cu ajutorul căreia se pot ridica navele în vederea efectuării operațiunilor de întreținere și reparații la opera vie.

²¹ 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 șlepuri, care sunt remorcate, barjele se deplasează prin împingere de către un remorcher împingător, plasat în spatele unei barje sau a unui convoi de barje (*Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, coordonator comandor (r) Anton Bejan, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006 [în continuare *DEM*, I], pp. 55 - 56).

²² Navă tehnică fără propulsie, cu fundul plat și puntea construită în pantă spre unul din borduri, utilizată la transportul și bascularea de bolovani de piatră și anrocamente în lucrările de construcții hidrotehnice (*DEM*, I, p. 221).

„Crevedia”, „Ițcani”, „Ivești” și „Topolnița” și apoi în 1970 cu „Calia”, „Fieni”, „Protecția plantelor”, „Sabangia”, „Sarinasuf” și „Nisipari”.

Din 1968, la Giurgiu s-a început producția unei **noi serii de remorcherede 500 CP**, cu calități și putere superioară, și cu un deplasament de 237/238 tone. Au fost realizate 12 astfel de unități, pentru care s-au folosit motoare Schermermaschinenbau K. Liebknecht (SKL), produse la Magdeburg, în Republica Democrată Germană. Prima navă din seria acestui tip de remorcher a fost „Cozia”, lansată la apă în august 1968, urmată de „Blaj”, în luna decembrie a aceluiași an, apoi „Dezrobirea”, în 1972, „Huși” și „Orăștie” în anul 1973. Au mai urmat în serie „Rîșnov” (martie 1974), „Rășinari” și „Rucăr” (decembrie 1975), „Păltiniș” (august 1977), „Săcele” (octombrie 1977), „5197” (mai 1978), „Dumbrăveni” (1978), „Tîrnăveni” (1978) și „Vlașca” (mai 1979).

Toate acestea aveau caracteristici comune: lungime: 33,2 m, lățime: 6,3 m, pescaj: 1,5 m, propulsie: motor SKL 6NVD 482A, puterea mașinii: 540/554 CP, elice fix, fabricate din oțel, în duză fixă, 2 pene la cârmă acționate manual cu trote, două diesel generatoare tip D110-UTB Brașov, a câte 30/35 kW, 220 V, 50 Hz, CA, bunker motorină: 27 t, viteza maximă: 21 km/h; pe motorul principal erau articulate un compresor de aer și o pompă de servicii generale.

În linii generale, cu aceleași caracteristici, dar cu un deplasament de doar 151 tone, în 1971 a fost construit și remorcherul „Prietenia”, având ca armator Întreprinderea de Utilaje Grele (IUG) București – Stația de utilaje grele și transport pentru construcții Cernavodă²³.

De asemenea, între 1971 și 1973, au fost construite la Giurgiu și 24 de **șalupe-remorcher de 65 CP**, cu un deplasament de 5-6 tone, motoarele fiind produse la Uzina „Tractorul” din Brașov, folosite pentru manevre sau mici remorcaje portuare și fluviale, inclusiv în cadrul șantierelor navale. Astfel de șalupe remorcher au fost construite pentru diverși beneficiari, începând de la Întreprinderile Agricole de Stat până la anumite Gospodării ale Partidului Comunist Român sau Comitete Județene. În anul 1970 au fost construite „Brotăcelul”, „Prichindel” și „Univ. București 2”, urmate în 1971 de „Cornu”, „Insula 1”, „Litcov”, „Pietroiu”, „Silvicultorul 1” și „Sitna”, în 1972 de „Arădeanca”, „Begu”, „Brebu”, „Căprioara”, „Dervent 1”, „Nufărul 5”, „Nufărul 6”, „Nufărul 7”, „Nufărul 8” și „Silva 9”, iar în 1973 de „Acvila” (ex 4996), „Babușca”, „Dunavăț 1” (ex 4678), „Jurilovca” și „Jurilovca 2”.

²³La sfârșitul anilor '90, nava a fost transformată în împingător, prova fiind modificată prin adăugarea celor 2 piteni pentru împingere. Este încă în uz, fiind în proprietatea LUDAFORI EXTRACT SRL Ovidiu, jud. Constanța.

După 1974, Șantierul Naval de la Giurgiu a beneficiat de o perioadă de re tehnologizare, fiind dotat cu o mașină de debitat automat-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.

În acest context, începând cu perioada 1974-1975, Șantierul Naval de la Giurgiu a devenit unul din producătorii importanți de remorchere și împingătoare fluviale, platforma pe care era situat șantierul mărindu-se la 280.000 metri pătrați.

În anul 1975, la Giurgiu s-a început producerea unei lungi clase de **remorchere-împingătoare cu capacitate de 2x280 CP**, cu motoare produse de Uzina „23 August” București, majoritatea având un deplasament de 152 tone. De altfel, începând cu această perioadă, Uzina „23 August” București a produs, sub licența Maybach, și a livrat majoritatea covârșitoare a motoarelor montate pe navele construite la Giurgiu.

Prima navă din seria de remorchere-împingătoare cu capacitate de 2x280 CP a fost „Măcin”, livrată în iulie 1975, urmată în luna octombrie a aceluiași an, de „Deda”, cu următoarele caracteristici: lungime: 20,90 m, lățime: 7,80 m, pescaj maxim: 1,50 m, nr. punți: 1, propulsie motor tip MB 836B, licență Maybach, construite la Uzina „23 August” București, principiu de funcționare: diesel, ireversibil, 4 timpi, simplu efect, 6 cilindri, puterea mașinii 2x280 CP, viteza maximă: 21 km/h, turație: 1.360 rot/min, bunker combustibil: 17 tone, două generatoare de 28 Kw, 380 V, 50 Hz, CA, echipamente de navigație și radiocomunicație: radiotelefon.

După acestea, au fost produse în ritm alert acest tip de nave, atât de necesare pe fondul creșterii nevoilor de materii prime a economiei românești, dar și al dezvoltării unor mari obiective industriale. Astfel, au urmat navele-soră „Aiud” (decembrie 1976), „Amaradia” (iunie 1978), „5701” (octombrie 1978), „5702” (decembrie 1978), „Anina” și „Azuga” (1978), „Devesel” (februarie 1979), „6196” (iulie 1979), „6194” (septembrie 1979). Din anul 1979 până în 1986, în clasa remorcherelor-împingătoare de 2x280 CP, au fost construite 26 de unități în seria „Rovinari”²⁴, iar începând din 1982, altele identice, în seria „Luncavița”²⁵.

²⁴ „Rovinari 1” și „Rovinari 2” (1979), urmate de „Rovinari 3” (1980), „Rovinari 8” și „Rovinari 10” (1981), „Rovinari 13”, „Rovinari 15”, „Rovinari 16” și „Rovinari 17” (1983), „Rovinari 18”, „Rovinari 19”, „Rovinari 20” și „Rovinari 21” (1984), „Rovinari 24”, „Rovinari 25” și „Rovinari 26” (1986).

²⁵ „Luncavița 2” și „Luncavița 3” (1982).

Tot în 1975, la Șantierul Naval Giurgiu s-a început o nouă serie de **împingătoare cu capacitate de 2x420 CP**, cu motoare produse de Uzina „23 August” București, sub licența Maybach, cu deplasament maxim de 282 tone, prima navă de acest fel fiind „Periș”, finalizată în luna decembrie. Nava avea următoarele caracteristici: lungime: 30,40 m, lățime: 11 m, pescaj maxim: 1,28 m, nr. punți: 1, propulsie motor tip MB 836DB, licență Maybach, construite la Uzina „23 August” București, principiu de funcționare: diesel, ireversibil, 4 timpi, simplu efect, 6 cilindri, puterea mașinii 2x420 CP, viteza maximă: 21 km/h, turație: 1.360 rot/min, bunker combustibil: 30 tone, două generatoare de 100 Kw, 380 V, 50 Hz, CA, echipamente de navigație și radiocomunicație: radiotelefon.

Au urmat navele-surori „Simeria” și „Slatina” (1976), „Piatra Olt”, „Sighet” și „Vâlcea” (1977) și „Salonta” (august 1978). Cu excepția împingătorului „Piatra Olt”, livrat NAVROM Galați, unde a fost folosit pentru manevrele portuare, toate celelalte nave din această serie au avut ca armator NAVROM Giurgiu, Giurgiu fiind și portul lor de înmatriculare.

Începând cu anii '80, la Șantierul Naval Giurgiu a început să fie fabricat un nou tip de **împingătoare de 2x890 CP**, cu putere superioară, ale căror mașini erau produse tot de Uzina „23 August” București, tot sub licența Maybach. În cadrul acestei clase de împingătoare se înscrie seria de nave „Giurgiu”²⁶, apoi „Bocșa 1” și „Bocșa 2” (1985), „Prutul” (1992) și „Voroneț” (1993), toate având următoarele caracteristici: lungime: 34,66 m, lățime: 10,90 m, pescaj: 1,70 m, deplasament maxim: 389 tone, propulsie: două motoare licență ALCO, model 6R 251 FMA, fabricate la UMC Reșița, supraalimentate, de 890 CP fiecare, 2 elice cu pas fix, fabricate din oțel și 3 Diesel generatoare D 120 8V, fabricate la Uzina „Timpuri Noi” din București de 75 kWA fiecare, dotat cu 4 pene de cârmă sincrone, cu acționare hidraulică, câte 2 pe fiecare elice, prevăzut cu 4 vinciuri pentru legare la barje pe prova, acționate manual, bunker combustibil: 93 tone.

La Șantierul Naval Giurgiu au fost construite nave propulsate și pentru Ministerul Apărării Naționale, precum remorcherul fluvial „328”, construit în a doua parte a anilor '70, folosit pentru remorcaj și misiuni de salvare în zona porturilor civil și militar Tulcea, având următoarele caracteristici: lungime: 32,4 m, lățime: 5,8 m, pescaj maxim: 1,64 m, înălțimea de construcție: 2,7 m, deplasament maxim: 169 t, propulsia: motor BW-400 ce asigură o putere a mașinii de 400 CP, viteză maximă: 19,35 km/h, bunker combustibil: 24 t.

²⁶„Giurgiu 1” (1985), „Giurgiu 4”, „Giurgiu 6”, „Giurgiu 7” și „Giurgiu 9” (1986), „Giurgiu 13” (1987), „Giurgiu 17” (1988), „Giurgiu 20”, „Giurgiu 21” și „Giurgiu 23” (1989), „Giurgiu 24” și „Giurgiu 27” (1990), „Giurgiu 29” și „Giurgiu 31” (1991).

Schimbarea regimului politic în 1990 și începerea transformării economiei centralizate în economie de piață, a determinat conducerea șantierului să se alinieze la cerințele ce se impuneau pe plan intern și extern. Cu toate acestea, lipsa de experiență a conducerii șantierului pe o piață liberalizată, declinul și descentralizarea economiei de stat și creșterea inflației au generat scăderea cerinței de nave noi, echipamente navale și reparații. Spre exemplu, imediat după anul 1990, prețurile au început să fie permanent majorate de șantierele navale, iar în această situație, etapele de construcție ce s-au realizat din acel moment au crescut valoric, unele cu mult peste valoarea contractuală a întregii nave.

În 1992, toate întreprinderile de stat au fost transformate în societăți pe acțiuni și trecute în patrimoniul Fondului Proprietății de Stat (FPS), ulterior AVAS, care s-a ocupat de privatizarea lor, proces derulat în sectorul naval până spre anul 2000 și chiar după – pentru unele șantiere în etape succesive și controversate (Menarom Galați, Meconst Constanța, Șantierul Naval Oltenița, Șantierul Naval Giurgiu, Elnav Galați), alte unități schimbându-și acționariatul de câteva ori (Șantierul Naval Tulcea și Șantierul Naval Brăila), dar și unele șantiere și unități care și l-au păstrat neschimbat (Șantierul Naval Galați, DMHI Mangalia, Șantierul Naval Constanța, ICEPRONAV Galați)²⁷.

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 nave²⁸.

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.

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 diversilor investitori interesați, care

²⁷Nicolae Mărgărit, *CIN Galați, declinul și renașterea: după 1990*, în „Caietele Colocviilor constructorilor de nave”, nr. 7/2016, Editura AXIS LIBRI, Galați, 2016, p. 33.

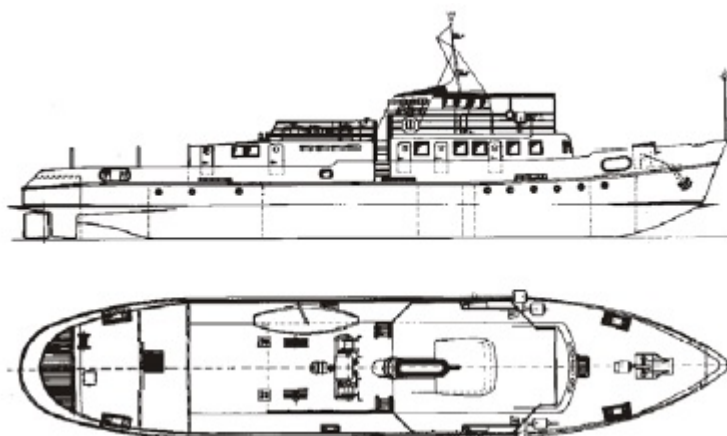
²⁸*Ibidem*, p. 31.

au folosit halele șantierului ca depozite pentru diferite materiale și produse²⁹.

În 1996, administrația șantierului s-a schimbat, acesta confruntându-se cu un nou proces de descreștere a producției. În acest context, au existat acțiuni pe linia unei cooperări sau chiar a unei vânzări a șantierului giurgiuvean către concernul sud-coreean Daewoo, foarte activ pe piața construcțiilor navale, dar condițiile puse de aceștia – reeșalonarea celor peste 100 miliarde de lei, cât reprezentau datoriile șantierului la Banca Comercială Română și clarificarea situației juridice a terenului pe care acesta se afla construit – nu au putut fi îndeplinite.

Prin urmare, cu datorii foarte mari, fără comenzi și fără perspectiva unei finanțări, la 15 ianuarie 1999, după doar doi ani de la celebrarea Centenarului, conducerea Șantierului Naval Giurgiu a înregistrat la Tribunalul Giurgiu cererea de începere a procedurii de faliment³⁰.

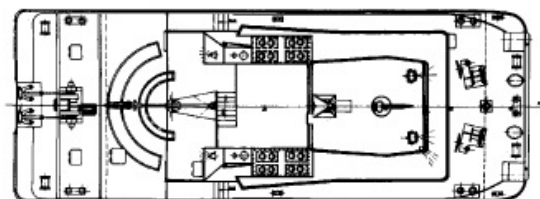
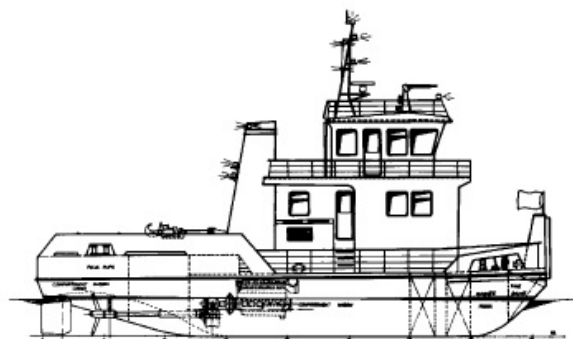
Între 1999-2000 au mai existat două încercări de a reporni șantierul naval, ambele eșuând, iar în aprilie 2002 producția construcțiilor de nave a fost complet oprită pe platforma Șantierului Naval Giurgiu.



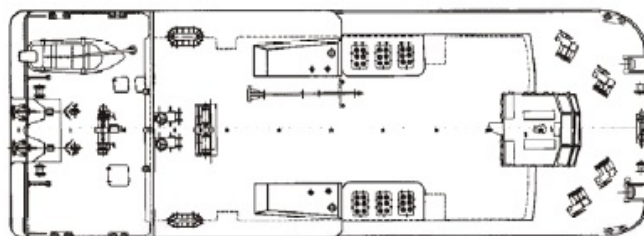
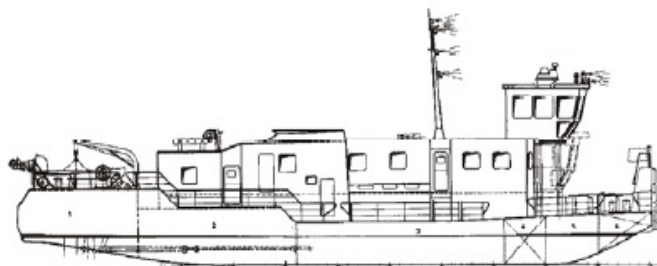
Remorcher fluvial de 500 CP

²⁹ <http://www.shipyardatg.ro/homepage/index.php/istoric>

³⁰ Șantierul Naval Giurgiu intra la apă, postat la 3 iunie 1999 pe <https://www.capital.ro/santierul-naval-giurgiu-intra-la-apa-3679.html>



Remorcher împingător fluvial de 2 x 280 CP



Împingător fluvial de 2 x 240 CP

***TUG TYPES AND RIVER PUSHER BOATS BUILT AT THE GIURGIU
SHIPYARDS (1965-1999)***

-abstract-

Key words: Giurgiu Shipyards, pusher, tug, naval constructions.

Giurgiu Shipyards was officially created in 1897 and they were focused on ship repairs, having a small capacity compared to the ones in Galati, Braila or Turnu Severin. Its main customer was the Hydraulic System, for whom they built small ships.

During the communist period the situation changed and the economic growth meant that Romania needed more river ships. The production of tugs at the Giurgiu Shipyards started in 1966, when the first 150 and 500 HP were being laid. At the same time the shipyards were building 65 tons motor tugs, used for maneuvering and some small river tugs which were used in harbor duties.

After a quick period of upgrading its facilities at the start of the '70s, in 1975 the Giurgiu Shipyards began producing on a large scale a new class of pusher-tugs hybrid ships, of 2x280 HP. Other ships being produced were some pushers (2x420 HP) and in the 80's a new class of pushers (2x890 HP).

The regime change of 1989 and the transformation of the economy meant that the orders were becoming scarce and the productions of pushers and tugs ceased in 1999, when the shipyards went bankrupt.