

ȘANTIERUL NAVAL GIURGIU ÎN ANII PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL (1916-1918)

*dr. Gabriel-Felician CROITORU**

Începerea activităților de construcții și reparații navale la Giurgiu în perioada modernă 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.

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 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.

Atelierul avea ca scop asigurarea întreținerii tuturor navelor și mijloacelor tehnice de care dispunea Serviciul Hidraulic, instituție ce avea rolul de a asigura condițiile optime 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.

Prin urmare, anul 1897, când au fost înființate primele ateliere de reparații navale, reprezintă momentul înființării Șantierului Naval din Giurgiu, deși construcții navale au fost reparate aici cu două secole mai devreme.

După câteva reamplasări, în anul 1910, șantierul a început să funcționeze pe amplasamentul actualului Șantier Naval din Giurgiu, beneficiind de o serie de dotări, necesare asigurării mijloacelor pentru traficul fluvial.

Ca urmare a unor investiții și modernizări 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 navale, aici au fost și construite nave de mici dimensiuni, propulsate sau nepropulsate.

* Liga Navală Română – filiala Constanța, e-mail: gabrielfeliciancroitoru1@gmail.com.

Șantierul naval din Giurgiu era strâns legat de activitatea și evoluția Serviciului Hidraulic, el purtând în mod oficial mai multe denumiri, în funcție de organizarea acestuia: Atelierul mecanic al Diviziei de Dragaje a Serviciului Hidraulic, Șantierul naval de reparațiuni al Direcțiunei Serviciului Hidraulic, Șantierul de construcții navale al Diviziei de Dragaje a Serviciului Hidraulic, Șantierul Serviciului Hidraulic și al Diviziei de Dragaje.

În perioada Primului Război Mondial, Șantierul Serviciului Hidraulic de la Giurgiu nu a fost afectat de operațiuni militare; în schimb, prin eforturile reprezentanților șantierului giurgiuvean și ai Marinei Militare, s-a format și dotat un șantier naval mobil, compus din 2 șleपुरi-atelier, un șlep cazarmă, un șlep-magazie de materiale și pontonul pentru studii „Noe”. Această unitate mobilă a funcționat până la sfârșitul războiului la Chilia Veche, iar la 23 aprilie 1919 s-a reîntors la Giurgiu¹.

Odată cu încheierea Tratatului de Pace din 7 mai 1918, semnat la București-Buftea, Șantierul Serviciului Hidraulic de la Giurgiu a atras în mod special atenția germanilor, în contextul în care, în documentul amintit, pe lângă alte prevederi indezirabile pentru România, exista o convenție specială cu Germania și Austro-Ungaria, privitoare la probleme de navigație și chestiuni economice.

Cu puțin înainte de semnarea tratatului, pe 2/15 aprilie 1918, premierul Alexandru Marghiloman a purtat discuții cu generalul Ermil von Hell, șeful Statului Major al feldmareșalului August von Mackensen, și cu un grup de experți germani, pe tema șantierului naval din Giurgiu².

Germanii erau deosebit de interesați de controlul și investițiile în portul Giurgiu și în Șantierul Serviciului Hidraulic de aici, cele două obiective putând juca, în viziunea lor, un rol de antrepozit pentru traficul de tranzit oriental, pe Marea Neagră și Dunăre, fiind totodată și un debușeu important pentru industria germană, în continuă dezvoltare. La acestea se adăugau preocuparea pentru aprovizionarea economiei germane cu produse petroliere, agricole, lemne, etc. din România.

În articolul 2, litera „F” din Tratatul de la București-Buftea, se dădea dreptul Germaniei ca, atâta timp cât România va vinde acesteia și Austro-Ungariei prisosul de cereale, acestea să exploateze elevatoarele de cereale și cărbuni pe care Germania le construise în porturile Calafat, Turnu-Măgurele,

¹ Ancu Damian, Emil Păunescu, *Șantierul Naval Giurgiu – cartea centenarului (1897-1997)*, Editura Tentant, Giurgiu, 1997, p. 75.

² Alexandru Marghiloman, *Note politice, III (1917-1918)*, Editura Institutului de Arte Grafice „Eminescu”, București, 1927, p. 469.

Oltenița și Giurgiu³, în cadrul acestuia din urmă Imperiul Austro-Ungar urmând să dețină 10%⁴.

Pentru a pune în aplicare aceste prevederi, în cadrul Tratatului economic româno-german, adițional la Tratatul de pace, în virtutea punctului „D” din acesta, a fost încheiat un alt document, intitulat „Convenție privind construirea unui șantier naval la Giurgiu”, care cuprindea 12 puncte:

1. Guvernul Român cedează în arendă unei companii (în prezenta numită „Werft”) care va fi nominalizată ulterior de Guvernul German, o parte din proprietatea statului, situată în portul de iarnă Giurgiu, care are dimensiunile cuprinse mai jos. Arenda va dura până la data la care se va ratifica Tratatul de Pace. Suprafața despre care este vorba este delimitată la vest de o linie paralelă față de vestul clădirii administrative, la o distanță de 15 metri de aceasta. Limita de nord este o linie în unghi drept cu cea de mai sus, la o distanță de 110 metri față de fațada nord a clădirii administrative. Limita de est este o linie în unghi drept cu cea de mai sus, la o distanță de 330 metri de fațada estică a clădirii administrative. Limita de est are, măsurată din unghi superior, o lungime de 240 m și merge până la apă. „Werft” poate ridica clădiri pe proprietatea arendată și poate construi un cheu pentru echipamente pe malul de nord al portului, în fața șantierului naval.

În plus, Guvernul României îi va permite lui „Werft” opțiunea unei porțiuni de teren care se învecinează spre est pe proprietatea principală și este delimitată la est de o linie paralelă cu limita estică de 200 metri, și deasupra și dedesubt, prin prelungiri ale limitelor de la vest la est.

2. Arenda se încheie pe o perioadă de 40 de ani. La expirarea acesteia, „Werft” poate cere o reînnoire, pentru care trebuie să facă o cerere către Guvernul României, cu doi ani înaintea expirării termenului. La terminarea arendei, toate structurile imobile ridicate pe proprietatea arendată (inclusiv construcțiile și agregatele subterane și supraterane) vor fi transferate Guvernului Român fără compensații. Guvernul României va avea o opțiune pentru toate celelalte agregate ale companiei, inclusiv pentru toate macaralele, mașinile, conductorii de putere și lumină, echipamentele atelierelor și depozitelor, bărcile de andocare. Dacă cumva nu se va ajunge la o înțelegere în ceea ce privește prețul care trebuie plătit pentru acestea,

³Constantin I. Băicoianu, *Dunărea văzută din prisma tratatului de la București*, Editura „Economia Națională”, ed. a II-a, București, 1938, p. 27; I. Seftiuc, I. Cârțână, *Dunărea în istoria poporului român*, Editura Științifică, București, 1972, p. 122.

⁴*Les Dépouilles des Roumanie. L’Autriche et l’Allemagne se partagent les Docks de Turnu-Severin et de Giurgiu*, în „Les Nouvelles”, journal quotidien du soir, nr. 6.558, jeudi, 30 mai 1918, p. 1.

„Werft” are dreptul să dispună de această parte a proprietății sale după cum dorește.

3. Opțiunea asupra bucații de proprietate care se întinde la est de zona principală trebuie să fie exercitată cel târziu până la 5 ani după ratificarea Tratatului de Pace, dar poate totuși fi exercitată, parțial sau în întregime, oricând în acest interval de timp. Durata arendei pentru proprietatea aflată sub contract se termină îndată ce expiră închirierea pentru zona principală.

4. „Werft” poate folosi întreg frontul de apă care îi aparține, dar are, totuși, doar dreptul, până la finalizarea construcției unui canal avut în vedere de Guvernul României, din portul de iarnă Giurgiu până la Canalul Sf. Gheorghe, de a așeza trei nave una lângă alta în fața fiecărei părți a frontului și ulterior 4 nave. „Werft” poate oricând să se extindă în portul de iarnă către est, pe propria lui cheltuială, după ce primește aprobarea din partea Serviciului Hidraulic, pentru a asigura un front de apă pentru terenul aflat sub contract. Nu se va percepe chirie pentru frontul de apă, ci numai pentru pământul folosit, măsurat la +3 m.

5. Guvernul României va dispune reglementarea transportului maritim în port în așa fel încât să rămână o cale de apă liberă, suficient de largă, între Dunăre și șantier, dar nu este obligat să țină portul deschis când e îngheț sau în caz de izolare.

6. Guvernul României permite construirea unei căi ferate cu ecartament mic între portul Ramadan și șantierul naval, care din acel punct se ramifică cu un comutator cu ecartament normal și este conectată în mod corespunzător cu calea cu ecartament mic, astfel încât să fie posibilă așezarea vagoanelor de cale ferată pe boghiurile cu ecartament mic și să fie transportate mai departe pe acestea. Această linie cu ecartament mic va merge parțial de-a lungul șoselei și va fi manevrată astfel încât să nu împiedice în nici un fel traficul rutier. Linia, prin intermediul unei stații de inversare, care va fi asigurată imediat la est de stradă pe un terasament, va face o curbă peste proprietatea Serviciului Hidraulic, astfel încât să se deschidă în șantier în mod adecvat. Traseul pe care linia îl urmează poate fi sancționat de către Guvernul României. Serviciul Hidraulic va avea dreptul de a folosi linia pentru transportul propriului material și va fi responsabil pentru orice daune produse în timpul unei astfel de utilizări.

7. În cazul în care Guvernul României va construi canalul de la portul de iarnă până la Canalul Sf. Gheorghe, „Werft” va construi pe cheltuială proprie un pod basculant, pe o lățime liberă de 18 metri, pentru a-și duce linia peste canal. Guvernul Român acordă companiei „Werft” dreptul de a construi un drum în spatele frontului de nord al Serviciul Hidraulic, care se curbează în apropierea canalului spre pod și se leagă de

acesta. Serviciul Hidraulic va fi deci separat de canal, pe o suprafață mare cât lățimea drumului. La finalizarea canalului, se vor adopta măsuri de comun acord, astfel încât linia către șantierul naval să nu sufere întreruperi.

8. Importul, scutit de taxe vamale pentru mașini, părți ale mașinilor, materie primă și produse semifabricate, necesare pentru construirea și conducerea șantierului naval, se concesionează „Werft” pe o perioadă de 5 ani.

9. Acționariatul din cadrul „Werft” este asigurat pentru Guvernul României la un procent de 30%. În cazul în care capitalul „Werft” este alcătuit parțial din acțiuni cu putere sporită de vot și parțial din acțiuni preferențiale, acțiunile participațiilor ulterioare vor fi de două ori mai mari decât ale celor din prima categorie. Capitalul românesc, reprezentat în companie va avea locuri și voturi în Consiliul de administrație în funcție de cota de participațiune la capitalul companiei.

10. „Werft” va plăti chiria anuală astfel:

a) 20 bani pe metru pătrat de suprafață, măsurați la nivelul de +3 metri, care va fi valabil și pentru terenul aflat în opțiune în momentul închirierii.

b) 8.000 lei drepturi pentru frontul de apă.

Pentru a compensa dreptul de proprietate asupra anumitor clădiri parțial distruse, pe care „Werft” urmează să le preia și pe care le va repara și le va folosi ca parte a sediului, compania va livra Guvernului României materiale de construcție pentru construirea unui șantier de reparații. În acest scop, le va furniza în termen de 14 luni de la ratificarea Tratatului de pace, gratuit, în portul Ramadan, cu vagonul sau cu nava, la debarcader, următoarele:

- 200.000 cărămizi;
- 130 tone ciment;
- 30 tone oțel de construcție și plăci de oțel pentru construcții din fier;
- 20 tone fier de armare pentru beton;
- 2.000 metri pătrați de plăci „Eternit” sau tablă de fier pentru acoperiș (după cum decide compania);
- 400 metri pătrați sticlă (fără acoperișuri de sticlă);
- 50 metri cubi cherestea;
- 500 metri cubi piatră spartă;
- 600 metri cubi nisip.

În plus, se acordă și o subvenție de 50.000 lei pentru clădire. În ceea ce privește livrarea materialelor de mai sus, „Werft” își rezervă dreptul ca în cazul întârzierilor atribuite unor dificultăți neașteptate de transport sau unor dificultăți în asigurarea materialului, să ceară amânarea corespunzătoare a

timpului de livrare. Serviciul Hidraulic trebuie să preia și să depoziteze materialele pe măsură ce sosesc, responsabilitatea „Werft” încetând odată ce acestea sosesc.

Materialul utilizat în prezent în construcția șantierului naval german, cum ar fi locomotivele, șinele de cale ferată și camioanele, vor fi împrumutate gratuit Guvernului Român, pentru trei luni, pentru a ajuta la construirea noului canal. Guvernul României este responsabil pentru orice pagubă produsă.

11. „Werft” se obligă, pentru a îndeplini cerințele Serviciului Hidraulic, să execute comenzi de reparare a bărcilor, mașinilor și utilajelor Serviciului Hidraulic, în măsura posibilităților, de preferință conform ordinii sau urgenței acestora.

12. Cât mai curând posibil, „Werft” se obligă să repare și mașini agricole și locomobile, iar atunci când spațiile lor vor fi finalizate, se va instala un atelier de inginerie în care, pe lângă reparații, să se poată realiza și fabricarea acestor mașini, în măsura în care alte lucrări o permit. „Werft” va instala, de asemenea, o cale de alunecare pentru construirea de nave, cu utilajele necesare în acest scop⁵.

Convenția era document constitutiv esențial al Tratatului de Pace, iar odată ce acesta era ratificat, urma schimbul de documente, preconizat a fi realizat la Viena. Imediat după aceasta, Convenția ar fi intrat în vigoare imediat, cu excepția cazului în care se prevedea altceva după schimbul documentelor de ratificare.

Prin urmare, România era obligată să arendeze unei societăți desemnate de către Imperiul German (nenominalizată, dar denumită în textul tratatului „Werft”), pe timp de 40 de ani, un teren din portul de iarnă al Giurgiului, începând din ziua ratificării tratatului de pace. Germania își rezerva și dreptul de preemțiune, care intra în vigoare cu 2 ani înaintea de expirarea termenului final al primei arendări, de a prelungi sau nu arendarea. Șantierul naval putea folosi întreaga sa deschidere la apă și se putea mări pe cheltuiala sa în bazinul de iarnă al portului Giurgiu.

De asemenea, Germania își mai rezerva dreptul să construiască o cale ferată îngustă între portul Ramadan și Șantierul naval, ca și dreptul de a construi un pod mișcător peste o deschizătură de 15 metri, pentru a-și trece calea ferată în cazul construirii canalelor de legătură între bazinul (portul) de iernare, la canalul Sf. Gheorghe. Șantierului naval de la Giurgiu i se acorda

⁵*Text of the roumanian „peace”*, Temporary Advance Sheets, Government Printing Office, Washington, 1918, pp. 79-85.

pe termen de 5 ani scutiri de vamă pentru importul de mașini, subansamble, părți de mașini, materii prime și semifabricate necesare la instalațiile sale⁶.

La acel moment, pierderea șantierelor navale de la Giurgiu și Turnu Severin, prin prisma acestor exproprieri forțate, echivala cu o îndepărtare a României din două importante centre dunărene. Se poate considera astfel, că prevederile menționate dădeau o grea lovitură economică României, cele două șantiere fiind considerate foarte importante pentru transporturile românești pe Dunăre⁷.

În noua situație, în care România se afla sub ocupația Puterilor Centrale, Șantierul de la Giurgiu era organizat ca o societate pe acțiuni, cu un capital social de 5.760.000 mărci (7.200.000 lei), în care Statului român i se asigura o participare de capital de 30%, iar în Consiliul de Administrație loc și vot corespunzător cu participarea sa. Arenda anuală care urma să fie plătită României de Imperiul German, era fixată la 8.000 lei, statul român fiind obligat să furnizeze cea mai mare parte din materialele pentru construcția unor noi clădiri portuare.

Pentru urgentarea lucrărilor, se prevedea și scutirea de taxe vamale pentru materialele de construcție și exploatare (ciment, fier pentru armături etc), iar Germania se angaja să furnizeze gratuit materialele necesare pentru dotarea noilor ateliere.

De asemenea, deși șantierul de la Giurgiu era prevăzut a fi construit doar pentru reparații navale, se lua în calcul și construirea anuală a unor nave noi.

Calculule Germaniei referitoare la șantierul naval de la Giurgiu erau făcute într-un context mai larg și pentru situația în care germanii erau învingători. Printre motivele care au stat la baza alegerii Giurgiului se aflau apropierea de capitala României, dar și de portul bulgar Rusciuc, legătura directă cu capitala țării prin intermediul unei căi ferate și poziționarea Giurgiului pe o mare arteră de comunicație care făcea legătura Occidentului cu Orientul, pe uscat⁸.

În același timp, Giurgiu avea un foarte bun bazin de iernare pentru vase, luându-se în calcul și extinderea acestuia, prin amenajarea bazinului portului Smârda. Practic, dacă șantierul avea o suprafață de circa 8 hectare,

⁶*Ubkommen über die Werftanlage in Giurgiu* [Acord privind instalațiile Șantierului naval Giurgiu], în *Deutsches Reich, Reichstag, Verhandlungen des Reichstages. Stenographische Berichte*, band 324, nr. 137 bis 1700, Berlin, 1914-1918, pp. 41-45.

⁷ I. Seftiuc, I. Cârțână, *Dunărea în istoria poporului român*, Editura Științifică, București, 1972, p. 123.

⁸*Bulletin périodique de la presse austro-hongroise de langue allemande*, Ministère de la guerre. Bureau de la presse étrangère, Paris, nr. 58, 12 mai 1918, p. 3.

germanii preconizau extinderea acestuia cu o suprafață destul de mare, de 5 hectare.

Germanii au mai considerat ca factor favorabil și faptul că Giurgiu se afla într-o zonă agricolă bogată, cu drumuri bune, ceea ce putea asigura și desfacere pentru mașinile agricole ce urmau a fi construite în șantier. Mărimea portului Giurgiu și amenajările de care acesta dispunea era văzut ca un atú pentru aducerea pe calea apei a diferitelor materii prime din Germania, pentru perioada imediată, iar în perspectivă chiar din Italia și Ucraina⁹. Nu în ultimul rând, un alt mare avantaj era și faptul că cea mai mare parte a combustibilului pentru mașini și nave urma a fi furnizat prin conducta de petrol Cămpina-Giurgiu, terminată în aprilie 1918. La data finalizării, aceasta a și fost pusă în exploatare, având ca punct terminus instalațiile petroliere din zona Cioroiu a portului.

Studiile referitoare la transformarea totală a șantierului naval au fost demarate în ianuarie 1918, urmând să fie finalizate în luna decembrie a aceluiași an. Lucrările propriu-zise au fost începute în primăvara anului 1918 și nu trebuiau să depășească 6 luni, astfel încât în iunie 1919 șantierul ar fi trebuit să își înceapă activitatea propriu-zisă.

Prin articolul 12, era definită și destinația șantierului, respectiv construirea și reparația de nave, în principal, dar și de mașini agricole, locomobile etc, sens în care, acestuia trebuia să i se instaleze și o nouă hală, în afara aceleia destinate construirii și reparațiilor de nave¹⁰.

În primul rând, în conformitate cu planurile germane, construcțiile deja existente la Giurgiu trebuia să li se păstreze sau reconfigureze destinația. Astfel, clădirea administrativă, cu o suprafață de circa 170 metri pătrați își păstra destinația inițială, ca și magazia de materiale generale din beton armat, cu o suprafață de 350 metri pătrați. Atelierele mecanice și uzina, cu suprafața de circa 1.000 metri pătrați urmau să funcționeze ca ateliere mecanice și forje. Alături de acestea însă, în baza proiectului, germanii aveau de executat în perioada 1918-1919 o serie de construcții noi.

Astfel, hala sau atelierul de construcții navale, era prevăzută a avea o suprafață de 1.800 metri pătrați (90x20 metri) și 15 metri înălțime, cu posibilitatea de triplare a suprafeței. Din cauza căldurii pe timpul verii și a vânturilor puternice din perioada iernii, a fost prevăzută ca o clădire închisă,

⁹*Wirtschaftsabkommen zwischen Deutschland und Rumänien* [Acord economic între Germania și România], în „Coburger Zeitung”, nr. 112, Mittwoch [miercuri], 15 mai 1918, p. 1.

¹⁰ C. I. Băicoianu, *Dunărea văzută din prisma tratatului de la București*, Editura „Economia Națională”, ed. a II-a, București, 1938, p. 28; I. Ionașcu, P. Bărbulescu, Gh. Gheorghe, *Tratatele internaționale ale României, I (1354-1920)*, Editura Politică, București, 1975, p. 415; I. Seftiuc, I. Cârțână, *op. cit.*, p. 122.

în care să se poată lucra în orice anotimp, indiferent de condițiile meteorologice. În cadrul acesteia, era prevăzut un pod rulant de 2,5 tone, la 8 metri înălțime, care ieșea în exteriorul clădirii pe o cale de rulare susținută de stâlpi de beton armat. Acesta putea aduce materialele necesare reparațiilor sau construcțiilor de nave direct din vagoane. Macaraua putea ieși printr-o deschidere, aceasta fiind prevăzută cu o ușă verticală, comandată electric. De altfel, toate mașinile-unelte din cadrul atelierului de construcții navale ar fi trebuit comandate electric¹¹.

Cheul de montaj și instalare era prevăzut cu troliuri de mână. Aici trebuia instalată o macara cu o lungime a brațului de 30 metri, cu sarcină de o tonă și manevrată electric, care să se poată deplasa pe cale ferată între cheu și atelierul de construcții navale.

Depozitul de table, cu o suprafață de 1.000 metri pătrați, era prevăzut să conțină grinzi de beton armat de susținere a podului rulant.

Uzină electrică, una din cele mai importante componente ale șantierului, denumită („uzină de forță”), urma să aibă o suprafață de circa 600 metri pătrați, fiind prevăzută cu etaj, servind ca sală de trasat. Uzina electrică urma să fie dotată cu două motoare cu patru cilindri, cu o putere de 380 CP, cuplate cu alternatori de 430 kW, o „mașină de excitație” și un transformator. Pentru mașini era prevăzut a fi ales curentul trifazic de 380 V, pentru a putea fi folosit și pentru iluminat în cadrul șantierului, care urma să se facă în ateliere cu lămpi cu filament metalic, alături de lămpi cu mercur. Tot în clădirea uzinei electrice trebuiau amplasate sala compresoarelor, atelierul pentru unelte de aer comprimat și magazia de nituri. La subsolul clădirii urma să fie organizat depozitul de uleiuri și culori, iar în imediata apropiere un rezervor de combustibil cu o capacitate de 400 metri cubi¹². Atelierul de tâmplărie, cu o suprafață de 350 metri pătrați, trebuia construit din beton armat și cărămidă, prevăzut cu subsol depozit, la parter trebuiau amplasate atelierele de dulgherie și fierăstraie, iar la etaj tâmplărie, tinichigerie și vopsitorie.

Atelierele de lăcătușărie și forje, trebuiau realizate ca adaosuri la vechile instalații de acest fel construite de autoritățile române, pe o suprafață totală de 350 metri pătrați; în imediata vecinătate a acestora era prevăzută și un atelier de turnătorie, prevăzut cu un cuptor de debit de două tone pe oră, un cuptor model „Germania”, pentru 500 kilograme și un pod rulant de 2 tone.

¹¹ C. C. Teodorescu, recenzie la E. Foerster, *Der Deutsch-rumänische Werftbau Giurgiu*, publicat în „*Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure*”, nr. 23-24, iunie 1918, în „*Buletinul Societății Politehnice*”, an XXXIV, 1920, Partea tehnică, p. 382.

¹² C. C. Teodorescu, *op. cit.*, p. 385.

În incinta șantierului, mai trebuia ridicată clădirea unei cantine și a unei locuințe, cu o suprafață totală de 230 metri pătrați, conținând subsol, parte și etaj.

Pentru nevoile de apă ale șantierului se prevedea construirea unui castel de apă cu 3 rezervoare: unul de 150 metri cubi la 25 metri înălțime (construit după un alt proiect de 32 metri înălțime), al doilea rezervor de apă de răcire a motoarelor, având 50 metri cubi la 20 metri înălțime și un al treilea rezervor de 20 tone la 15 metri înălțime, acesta din urmă fiind cu apă potabilă. Apa din primele două rezervoare ar fi provenit din Dunăre, iar cea potabilă dintr-un puț.

Nu în ultimul rând, germanii preconizau și construirea a două cale pentru scos vase: prima pentru vasele de reparat și a doua pentru vasele nou construite¹³. Germanii au inclus în proiectul șantierului de la Giurgiu o serie de alte construcții și instalații ce ar fi trebuit ridicate: instalație de alimentare cu apă a șantierului, printr-un cămin vertical situat în bazinul de iernat al portului Giurgiu, la capătul cheiului, alături de o altă instalație, de apă potabilă, din puțul săpat de Serviciul Hidraulic; guri de incendiu; canalizare generală printr-un canal de scurgere ce urma să se deverseze în Dunăre, cu conductă de spălare legat la bazinul de iernare; legătura de cale ferată cu linia Giurgiu-Ramadan și construirea unui pasaj de nivel, pavat, la intersecția cu șoseaua spre portul Giurgiu; legătura șantierului cu portul Ramadan cu o cale ferată îngustă, situată la marginea șoselei de legătură cu portul, care să poată fi folosită atât de germani, cât și de Căile Ferate Române/ CFR; dragarea bazinului de iernat pentru sporirea adâncimii acestuia și operațiuni de extindere a șantierului către est; construirea unei instalații de încălzire centrală care să asigure încălzirea fiecărui atelier în parte¹⁴.

În cadrul proiectului german, o deosebită grijă a fost acordată locuințelor lucrătorilor și funcționarilor, plecându-se de la experiența ocupanților germani în România din perioada 1916-1917, conform căreia o exploatare rațională se poate face doar cu personal german și român care nu poate fi atras decât printr-un trai mai bun. Astfel, pe lângă clădirea administrației, s-au prevăzut o cantină, băi, un întreg cartier cu locuințe-grădini pentru lucrători și o ghețarie. Se pleca și de la premiza că distanța de circa 2 kilometri față de oraș făceau necesare toate dotările amintite pentru angajații șantierului¹⁵.

¹³ Emil Prager, *Șantierul de construcțiuni navale din Giurgiu*, în „Buletinul Societății Politehnice”, an XXXIV, Partea tehnică, 1920, p. 261.

¹⁴ *Ibidem*, p. 262.

¹⁵ C. C. Teodorescu, *op. cit.*, p. 385.

Pentru realizarea proiectului, germanii au însărcinat Casa Dyckerhoff und Widmann AG, una din cele mai importante firme din Germania, specializată în construcții din beton armat. Lucrările s-au desfășurat după cele mai înalte standarde de la acel moment, sub conducerea reprezentanților firmei amintite și sub supravegherea autorităților germane de ocupație. Unul din specialiștii implicați în reconfigurarea și dezvoltarea Șantierului naval de la Giurgiu a fost inginerul Ernst Foerster¹⁶, persoană cu o bogată și consistentă experiență în domeniul șantierelor navale și construcțiilor de nave. De altfel, în iunie 1918, acesta a și scris un amplu studiu referitor la proiectul șantierului naval germano-român de la Giurgiu, publicat în „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure”, cea mai prestigioasă publicație tehnică din Germania la acel moment.

Pe șantier, pentru munca brută au fost folosiți circa 350 de prizonieri ruși și italieni, plătiți cu 0,30 mărci pe zi, lucrători români angajați, plătiți cu 7-8 lei pe zi și personal german mobilizat, plătit cu 410-450 mărci pe lună¹⁷.

Astfel, cea mai mare parte a clădirilor principale s-au realizat pe o structură generală de beton armat și umplutură de zidărie de cărămidă. Învelitorile din arce sau formele din beton armat urmau să fie învelite cu ruberoid, care cu proprietățile sale impermeabile și hidrofuge ar fi trebuit să facă față condițiilor atmosferice de pe malul Dunării. Fundațiile majorității clădirilor au fost realizate la circa 3-4 metri, dar doar la nivelul chișaiului și nu al unei baze mai stabile.

¹⁶ Ernst Foerster s-a născut în noiembrie 1876, la Berlin, ca fiu al astronomului Wilhelm Foerster și al soției acestuia, Ina. Din anul 1903 și-a început activitatea la Șantierul Naval Blohm und Voss din Hamburg, ca inginer de navă, a devenit inginer-șef și în cele din urmă, proiectant-șef. Tot în 1903 a devenit membru al Societății pentru Tehnologia Construcțiilor Navale. În 1907, și-a obținut doctoratul la Universitatea Tehnică din Berlin, cu tema *Importanța arderii cu lichid în construcția, exploatarea și rentabilitatea unui vapor transatlantic expres*. A avut un rol important în proiectarea vaselor transatlantice „Cap Polonio” și „Vaterland”. În anul 1912, Ernst Foerster a devenit angajat al Companiei HAPAG, iar în 1913 a avut un rol esențial la înființarea Institutului de Cercetare a Construcțiilor Navale din Hamburg. În 1920 a devenit inginer consultant independent și membru al redacției revistei „Werft-Reederei-Hafen” (unde a activat până în 1943), iar în anul 1922 a fondat Societatea Prietenilor și Sponsorilor Institutului de Cercetare a Construcțiilor Navale, al cărui președinte a fost. În același an a devenit și membru al Consiliului de Supraveghere HSVA. După cel de-Al Doilea Război Mondial, Ernst Foerster a fost interzis temporar din orice activitate profesională, din cauza legăturilor cu regimul nazist. După ridicarea sancțiunilor, a fondat revista „Schiff und Hafen”. A fost membru al Asociației Inginerilor Germani timp de peste 50 de ani. A decedat în data de 13 mai 1955, la Hamburg (*Dr.-Ing. Ernst Foerster gestorben*, în „Hamburger Abendblatt”, 14.05.1955, postat pe <https://www.abendblatt.de/archiv/1955/article202833075/Dr-Ing-Ernst-Foerster-gestorben.html>, accesat în data de 01.02.2022, ora 13.49).

¹⁷ C. C. Teodorescu, *op. cit.*, p. 385.

Germanii au acordat o atenție specială luminozității atelierelor, ceea ce a făcut ca, spre exemplu, în hala pentru construcții navale, care avea o suprafață de 1.800 metri pătrați, circa 1.000 metri pătrați să o formeze geamurile și ferestrele. De asemenea, s-a avut în vedere triplarea suprafeței halei, construindu-se, de la început, în exterior, grinda podului rulant și prelungirea învelitoare de beton.

Pietrișul necesar lucrărilor de construcție era scos direct din Dunăre de o dragă adusă din Germania, demontată, transportată în 160 de vagoane și remontată pe Dunăre¹⁸. Pietrișul scos din fluviu era turnat în șalande și apoi, cu vagoneti, adus în incinta șantierului¹⁹.

Platforma șantierului s-a realizat prin umplutură la +8 metri, proiectul cuprinzând circa 70.000 metri cubi de terasamente. Practic, este vorba de o supraînălțare a cotei terenului inițial cu 8 metri, prin adăugarea de umplutură în straturi. Probabil cota inițială a terenului era mult mai jos, situată într-un perimetru inundabil, impropriu amenajării propuse, sau terenul de fundare nu era necorespunzător. Din proiectul german rezultă că practic, suprafața supraînălțată a fost de 8.750 metri pătrați.

Cheiul de montaj la apă pentru nave a fost fundat pe piloți de beton armat de 12 metri lungime, construiți direct la punctul lucrării, care au fost înfiți cu o sonetă specială.

Din devizele germane capturate de autoritățile române, rezultă că valoarea construcțiilor de executat și a diferitelor modernizări la vechile clădiri s-au ridicat la suma de 2.500.000 mărci (3.160.000 lei). Suma cuprinde clădirile noi cu o suprafață totală de 3.200 metri pătrați și cheiul de montaj cu o suprafață de 2.000 metri pătrați²⁰.

În șantierul de la Giurgiu, germanii nu au adus mașinile și agregatele dotării atelierelor, lucrările acestora vizând, în prima fază, doar nivelul infrastructurii. În ceea ce privește instalațiile mecanice și electrice ce urmau a fi construite sau aduse de germani, dar care nu au mai fost realizate, vizau atelierul mecanic; turnătorie de metal și fontă; instalațiile de forjă; atelierul de prelucrare a lemnului; atelierul de construcții navale cu mașini acționate de motoare electrice individuale; uzina electrică cu motoarele Diesel; centrala sau sala de compresoare și atelierul pentru instalații pneumatice; macaralele rulante pentru deplasarea pieselor în interiorul șantierului; instalația generală pentru cabluri electrice pentru toate agregatele și pentru iluminat²¹.

¹⁸ Draga amintită a fost cumpărată după încetarea războiului de Serviciul Hidraulic, cu suma de 220.000 mărci.

¹⁹ Emil Prager, *op. cit.*, p. 263.

²⁰ *Ibidem*, p. 264.

²¹ *Ibidem*, p. 263.

Astfel, Hala construcțiilor navale era finalizată, realizată din beton armat și învelitoare, jumătate din clădire având zidurile terminate, ferestrele așezate și începute fundațiile pentru viitoare agregate care ar fi trebuit montate. De asemenea, grinzile de beton ce urmau să susțină podul rulant, deasupra depozitului de table, fuseseră și ele finalizate. La clădirea Uzinei electrice, fundațiile, zidăria și planșeul subsolului erau total finalizate, ca și fundația unui motor Diesel ce urma a fi adus. De asemenea, la Atelierul de prelucrat lemnul, fuseseră finalizate fundațiile, subsolul, zidurile, planșeul parterului și zidurile ridicate până la tavanul parterului. La rândul lor, Turnătoria și forja, construite de germani ca anexe ale vechiului atelier, aveau zidăria complet terminată.

Clădirea cantinei și locuința aferentă erau terminate la roșu, planșeele de beton armat executate, iar căpriorii de la învelitoare complet așezați. Castelul de apă era neînceput, iar la cala de scos și lansat vasele, terasamentele erau executate din piloți de lemn bătuți și se începuse montarea căilor.

Cheul de montaj la apă al navelor era finalizat pe 55 metri lungime, până la rostul de dilatație. Restul fundației era și ea terminată și pilaștrii executați, lipsind doar planșeul în suprafață de circa 1.000 metri pătrați.

De asemenea, se mai executaseră peste jumătate din terasamentul căii ferate duble de racordare la linia Giurgiu-Ramadan, dar acestea nu aveau inițial taluzele pereate, fiind expuse deteriorării²².

În octombrie 1918, având în vedere evoluția operațiunilor militare, germanii au sistat lucrările pe care le derulau la Giurgiu, fără însă a le distruge, părăsindu-le în stadiul de construcție. Totodată, pe șantier, odată cu retragerea trupelor germane, pe Șantierul de la Giurgiu au fost părăsite importante cantități de lemn, materiale de construcție, fier rotund și profilat, geamuri armate etc, mare parte dintre acestea fiind luate de autoritățile civile și militare, pentru nevoi urgente, astfel încât, din acestea mai existau doar mici cantități la repreluarea Șantierului de către Serviciul Hidraulic.

La plecarea trupelor și autorităților germane din Giurgiu, șantierul se găsea în pline lucrări de construcție, extindere sau modernizare, fiind finalizat într-un procent de circa 75%, raportat la proiect.

Cea mai mare parte a lucrărilor începute de germani în anul 1918 au fost continuate de Serviciul Hidraulic, până în anul 1920 fiind finalizate construcțiile turnătoriei și forjei, în 1921 clădirea cantinei și atelierului de tâmplărie, iar cala de scoatere a vaselor a fost și ea finalizată ulterior. După

²²*Ibidem*, p. 265.

finalizarea clădirilor, majoritatea mașinilor-unelte evacuate de autoritățile române în 1916, au fost repuse pe poziții²³.

Restul de lucrări nu au mai fost nici începute, nici continuate, investițiile în Șantierul Serviciului Hidraulic de la Giurgiu urmând nevoile proprii și cele ale Serviciului Hidraulic.

Chiar dacă după terminarea Primului Război Mondial, șantierul naval de la Giurgiu a revenit în proprietatea statului român, prin Serviciul Hidraulic, lucrările efectuate aici de germani au rămas, ele fiind consemnate inclusiv în unele reviste de prezentare din țările europene. Spre exemplu, în publicația franceză „Revista chestiunilor coloniale și maritime” se amintea de lucrările efectuate în timpul războiului la Giurgiu, menționându-se și că în 1921, un grup financiar francez studia posibilitatea de a prelua unele șantiere navale dunărene, inclusiv cel de la Giurgiu²⁴.

La nivelul conducerii Societății Politehnice din România, care reunea la acel moment cei mai renumiți intelectuali tehnici din țară, au fost făcute o serie de propuneri referitoare la activitatea Șantierului de reparații al Serviciului Hidraulic de la Giurgiu, luându-se în considerare inclusiv inițiativele avute de germani față de acesta.

Se pleca de la premiza necesității construirii sau dezvoltării unui șantier naval la Dunărea de Mijloc, alături de cel de la Turnu Severin, așa cum zona Dunării de Jos era asigurată de șantierele navale existente la Galați și Brăila. Astfel, pe de o parte, pentru dezvoltarea acestuia și transformarea din simplu șantier de reparații, într-un șantier naval de reparații și construcții nave, ca factori favorabili se menționau numeroasele condiții de aprovizionare cu materii prime și materiale, existența unei zone de aprovizionare cu combustibil chiar în portul Giurgiu și o cale directă la Dunăre. În registru negativ era menționată poziționarea șantierului naval în bazinul de iernat al portului Giurgiu și nu direct la Dunăre, ceea ce ar fi adus probleme în perioadele cu debit scăzut al fluviului. Rezerve serioase existau și față de posibilitatea statului român de a face într-un timp scurt investiții foarte mari. De asemenea, se exprimau opinii cu privire la puternica concurență străină în ceea ce privește navele ce s-ar fi putut construi la Giurgiu și perioada foarte îndelungată în care statul român ar fi putut să își amortizeze investiția, în raport cu navele construite aici (maxim 20 de șlepuri anual) și care s-ar fi putut vinde statului, altor state sau investitorilor particulari.

²³ *Ibidem*, pp. 266-267.

²⁴ Maurice Mercier, *La question danubiennes*, în „Revue des questions coloniales et maritime” (économie, politique, armée, intérêts marine, français a l'étranger, question extérieures), nr. 388, martie-aprilie 1921, p. 42.

Ca soluție complementară pentru rentabilitatea șantierului naval giurgiuvean, în eventualitatea dezvoltării sale, erau propuse mai multe tipuri de produse care ar fi putut fi construite la Giurgiu, toate putând fi valorificate către statul român: unelte agricole și mașini agricole simple (pluguri, grape etc.), locomobile, mașini și pompe, modele ieftine de căruțe, camioane, cotigi etc. cu piese ieftine și ușor de înlocuit. Se mai propunea ca la șantierul de la Giurgiu să se poată repara și produce material rulant de cale ferată și vagoane, în condițiile în care era de așteptat ca acestora să le crească foarte mult prețul în țările din vestul Europei, de unde erau importante, și acestea fiind obligate să își refacă întregul material rulant de cale ferată, mare parte din el distrus în timpul războiului.

Alături de activitățile de reparații și construcții de nave propulsate și nepropulsate, se propunea ca la Giurgiu să poată fi fabricate poduri metalice, care să le poată înlocui pe cele distruse de ocupanți sau în timpul războiului. O ultimă propunere viza fabricarea mașinilor și utilajelor necesare industriei petroliere din România, în continuă dezvoltare în țară și în lume, precum și pentru alte industrii din țară.

Nu în ultimul rând, în ceea ce privește rentabilizarea șantierului se propunea analiza formei sale de proprietate: fie să rămână, ca și până atunci, în proprietatea exclusivă a statului, fie să își desfășoare activitatea ca societate pe acțiuni, inclusiv cu participațiunea statului, fie să fie în totalitate privatizat²⁵.

Dincolo de aspectele oneroase cuprinse în Tratatul de pace de la București-Bufteni și situației României de la acel moment, proiectul german de dezvoltare a șantierului naval giurgiuvean a reprezentat un reper în istoria acestuia. În același timp, el putea fi văzut ca o oportunitate de a privi lucrurile în perspectivă, într-un context mai larg de dezvoltare, aspecte de care nu s-au ținut cont în perioada interbelică, șantierul de la Giurgiu rămânând adaptat strict nevoilor Serviciului Hidraulic.

Înfrângerea Puterilor Centrale și finalizarea războiului au adus cu sine și neaplicarea acestor prevederi referitoare la șantierul naval giurgiuvean, acesta continuându-și activitatea și în perioada interbelică în cadrul Serviciului Hidraulic. De altfel, imediat după război, Serviciul Hidraulic și-a concentrat activitatea pentru refacerea materialului deteriorat sau pierdut și abia ulterior, a trecut la mărirea și utilizarea porturilor, la modernizarea mijloacelor de semnalizare a șenalului navigabil din porturi și de pe Dunăre și la intensificarea activității de întreținere a acestuia²⁶.

²⁵ Emil Prager, *op. cit.*, pp. 268-269.

²⁶ Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, Editura NELMACO, București, 2003, p. 157.

Ironie sau nu, majoritatea lucrărilor prevăzute în proiectul german au fost realizate peste câteva decenii, în perioada regimului comunist, acestea fiind, în mod evident, adaptate progreselor tehnice, dar și cerințelor economiei românești, în general, și industriei navale, în particular. De la realizarea proiectului, a trebuit să treacă aproape 40 de ani pentru ca factorii decizionali să realizeze importanța construcțiilor navale pentru țară și să pună în aplicare programe de dezvoltare și modernizare a acesteia.

GIURGIU SHIPYARDS IN THE FIRST WORLD WAR (1916-1918)

-abstract-

Key Words: Giurgiu, naval shipyard, World War I, Germany, Peace of Buftea.

The beginning of the naval industry at Giurgiu was determined by the development levels of the country and the political evolution of the state in the fields of transportation and trade. This paper focuses on the specific shipyards at Giurgiu during World War I, when, for the most part, the area was occupied by Germany.