ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

File de istorie, oameni și fapte (1862 – 1892 – 2017)

NICOLAE ORAC

Repere Istorice

Editura AGIR

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

File de istorie, oameni și fapte (1862 – 1892 – 2017)

Seria „Repere istorice”

CONSTANTA SHIPYARD, A HISTORY OF OVER 125 YEARS (1892 – 2017).

This paper presents ***„Constanta Shipyard, history file (1862 – 1892 – 2017) people and facts“***, including original documents and photographs extracted from a rich bibliography. The Monograph contains over 550 pages and is addressed to all naval architects and shipbuilder specialists, trained employees and pensioners Constanta Shipyard, National Association of Shipbuilders (ANCONAV), students of Naval Architecture Faculty of Galati University; Maritime University, Constanta, „Mircea the Elder" Naval Academy, Constanta; „Ovidius" University, Constanta and Romanian Naval League, Romanian Navy Musseum, Constanta County Library and ***foreign customers***. The records of Ministry for Public works from ***1892*** referring to the Craft Repair Shop within Constanta Harbour area is considered to be the ***„birth certificate"*** of Constanta Shipyard.

The history of Constanta Shipyard is found in the development and evolution of the city harbour. Today, Constanta Shipyard is ranked among the largest new building and ship repair yards in Europe, with over ***125 years of tradition.*** Constanta Shipyard is equipped ***with two dry-docks and two floating docks***, Hull indoor workshop (50.000 sqm), automatic welding ESAB plane section line, cranes of 16-480 tf, plasma cutting installation, press 640, 1000, 2000 tf, acetylene; fresh water; CO_2; O_2; Piping compressed air pipe system, Piping workshop (8500 sqm), Blasting& painting facilities (Workshop 4500 sqm), Mechanical and Electrical Workshop inside shipyards premises and 2500 m quay for fitting operations. Shipyard Constanta has became a reliable supplier of large sea going vessels (55.000/65.000/165.000 dwt bulk carriers; 85.000/150.000 dwt crude oil tankers), for the Romanian and foreign customers. Constanta Shipyard delivered almost ***5 milion dtw*** (over 500 new buildings) to its customers, in various types and sizes of vessels from tug-boats, PSVs and LPGs to SUEZMAX tankers and CAPESIZE bulk carriers.

Constanta Shipyard is offering turnkey and tailored solutions for ***Ship Buildings***, ***Ship Repairs***, ***Conversions*** and ***Special Projects.*** Constanta Shipyard is one of the main European shipbuilders for Product and Chemical Tankers. ***41 k Product Chemical Tanker was nominated Ship of The Year in 2008***. Constanta Shipyard is a leading facility in ***repair*** and ***conversion projects*** in Mediterranean and Black Seas, able to accommodate any type of vessels up to ***200.000 dtw.*** Constanta Shipyard can perform complex repair works in docks or afloat: dry-dock works, major surface treatment application for cargo holds, extensive steelworks renewal, mechanical and electrical works, pipe works, overhauling of any type of main and auxiliary engines, including parts reconditioning and overhauling of any type of turbo chargers. Over ***6000 vessels repaired*** since 1892. Over 80 ship repairs projects per year. Apart from the regular ship repair activity, Constanta Shipyard owns professional skills and competence to undertake complex ship conversion projects, being successfully recommended by the works completed in the past, such us: single hull tankers converted in double hull, oil tanker into bulk carrier.

Constanta Shipyard is the ***prime contractor for Romanian Navy*** in performing dry dock and major repairs. Constanta Shipyard has developed and implemented an Integrated Management System that is certified for conformity to international standards for Quality, Environmental Protection, Occupational Health and Safety.

Ing. N. Orac

Ing. Nicolae ORAC

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

File de istorie, oameni și fapte (1862 – 1892 – 2017)

Editura AGIR,
Bucureşti, 2020

ASOCIAŢIA GENERALĂ A INGINERILOR DIN ROMÂNIA

Copyright © Editura AGIR şi autorul, 2020
Toate drepturile asupra acestei ediţii sunt rezervate.

Editura AGIR este recunoscută de CNCSIS

Editura AGIR

Calea Victoriei, nr. 118, sector 1,
010093 Bucureşti,
tel: 4021-316 89 92, 4021-316 89 93
4021- 319 49 45 (difuzare); fax 4021-312 55 31
e-mail: editura@agir.ro; www.agir.ro

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României

ORAC, NICOLAE

Șantierul Naval Constanța. File de istorie, oameni și fapte (1862 – 1892 – 2017) / Nicolae Orac. – Bucureşti : Editura A.G.I.R., 2020

Conţine bibliografie

ISBN 978-973-720-749-4

658.1
629

Îngrijire editorială: ing. **Dan Bogdan**
Copertă: ing. **Ion Marin**

Bun de tipar: 20.07.2020
ISBN 978-973-720-749-4

Ing. Nicolae Orac s-a născut la data de 24 ianuarie 1934 în satul Odaia Manolache, Comuna Vânători, Jud. Galați. Este absolvent al liceului *„Vasile Alecsandri”* din Galați şi al *Institutului Politehnic Galați, Facultatea de Mecanică*, secția Nave şi instalaţii de bord, promoția de ingineri din anul 1958. A fost repartizat la Șantierul Naval Constanța, unde a lucrat din anul 1958 până în anul 1997.

Și-a început activitatea de inginer stagiar la secția Navală, ocupând timp de un an funcția de maistru. A fost promovat ca inginer proiectant, inginer proiectant principal şi şef al Serviciului de Proiectare. În perioada 1964 – 1972 a făcut parte din echipa de conducere a Șantierului Naval Constanța, ocupând funcția de inginer-şef adjunct, coordonator al activităţii de construcţii noi. În perioada 1972 – 1973 a fost şef al Secției Navale, după care o etapă de aproape 15 ani (1973 – 1987) a fost şeful Atelierului de Proiectare Tehnologii Construcţii Noi şi Autoutilări. A mai ocupat funcțiile de şef Serviciu Plan-dezvoltare (2 ani) şi şef Serviciul Organizarea Producţiei (3 ani), inginer proiectant gr II şi inginer la biroul Marketing.

REALIZĂRI DEOSEBITE: ca inginer stagiar, a trasat la sală planul de forme şi a coordonat execuția șalupei de cercetări marine „Emil Racoviță”. Ca inginer-şef adjunct al S.N. Constanța, a coordonat activitatea de construcţii noi şi realizarea completelor de 1.000 t pentru navigația pe Nil şi a seriei de cargouri de 1.920 tdw pentru export în URSS. Ca şef al Secției Navale, a condus lucrările de execuție a construcțiilor pentru macaralele de 50 tf şi 120 tf, precum şi a secțiilor de corp pentru prima navă de mare tonaj, mineralierul de 55.000 tdw „Tomis”. Pentru navele de 55.000 tdw, a făcut o specializare la șantierele navale din Gdynia (Gdansk) – Polonia. Ca şef al Atelierului de Proiectare Tehnologii Construcţii noi şi Autoutilări a coordonat elaborarea tehnologiilor de fabri-cație pentru mineralierele de 55.000, 65.000 şi 165.000 tdw, petrolierele de 150.000 tdw şi 85.000 tdw, ferry boat-urile de 12.000 tdw, docurile plutitoare de 10.000 şi 20.000 t, porțile ecluzelor pentru Canalul Dunăre – M. Neagră etc. Este autor şi coautor de inovații şi invenții aplicate în S.N. Constanța.

I. ACTIVITATE PUBLICISTICĂ:

1. Articol: ***„Șantierul Naval Constanța și flota maritimă comercială română”***, (60 de pag.), cuprins în volumul „Flota maritimă comercială română între tradiție şi actualitate”, publicat de Liga Navală Română în anul 2011;
2. Articol: ***„Şantierul Naval Constanța, tradiție și experienţă în executarea reparaţiilor la navele de luptă ale Marinei militare române. Nave militare româneşti și germane în timpul celui de al II-lea Război Mondial în Şantierul Naval Constanța”*** (12 pag.), publicat în Revista Ligii Navale Române „Marea noastră”/ ian. – mart. 2018;
3. Articol: ***„Creația tehnico-ştiințifică, preocupare de tradiție la Şantierul Naval Constanța”*** (4 pag.), publicat în Jurnalul Ingineresc Dobrogean nr. 8/aug. 2018, AGIR, Sucursala Constanţa;
4. Articol: ***„Constanța Shipyard – History File (1862 – 1892 – 2017)”***, cuprins în volumul „Dobrogea at 140 years after its Union with the Romanian State. An Example of Contemporary West-Pontic Multiethnic Understanding”, pag. 243-254, publicat în limba engleză în luna martie 2019, Editor: Alexandru S. Bologa.
5. Articol: ***„Pagini de istorie dobrogeană, Şantierul Naval Constanța, 125 de ani”***, prezentat la Workshopul naţional „Cercetare şi experienţă inginerească

la Constanţa", Ediţia a 6-a dedicată „Centenarului AGIR", „Centenarului Marii Uniri", „Zilei cercetătorului și proiectantului din România" – Constanța, 23 noiembrie 2018, Academia Navală „Mircea cel Bătrân" și AGIR, Constanța.

II. DIPLOME:

1. **AGIR Sucursala Galaţi și Colocviile Constructorilor de nave**, **4.11.2016.** ***Diploma de excelenţă*** „Se *acordă D-lui Inginer Nicolae Orac specialist în proiectarea și tehnologia de fabricaţie a navelor de mare tonaj și organizarea producţiei, conducător al unor ateliere în cadrul S. N. Constanța, pentru eforturile de a participa la Colocviile Navaliștilor, pentru realizarea unei ample Monografii a Şantierului Naval Constanța, prin îndelunga și minuţioasa cercetare*". **Notă:** Diploma este prezentată în Monografie.
2. **Universitatea „Dunărea de Jos" din Galaţi, 14.05.2018.** ***Diploma de excelenţă*** „*Se acordă D-lui Inginer Nicolae Orac venerabil absolvent al Institutului Politehnic Galaţi, promoţia 1953 – 1958, în semn de prețuire pentru merite profesionale deosebite, pentru anduranţa cu care a învins trecerea anilor, tinereţea spiritului și prietenia de o viaţă față de colegii din Alma Mater Galatiensis*".
3. ***Diplomă acordată de* „Salonul de invenţii și inovaţii Constanța, 1987"**, pentru inovația: „*Tehnologie și dispozitiv cu laser He-Ne, folosită la montajul blocsecțiilor la nave*".

III. CERTIFICATE de inovaţii și invenţii obţinute în perioada 1958 – 1997 (activitate la S.N. Constanţa): • *13 certificate de inovaţii* acordate de MICM; • *un certificat de inventator* acordat de Consiliul Naţional pentru Ştiinţă și Tehnologie și OSIM.

Este căsătorit din 1961, fără copii. Pasiuni: călătoriile în ţară şi în străinătate. A vizitat în excursii peste 40 de ţări din Europa, Asia, Africa, America de Nord şi America de Sud. E-mail <nicu.orac@yahoo.com>.

Ing. **Nicolae Orac**, autorul monografiei – album
„*S.N. Constanța, file de istorie (1862 – 1892 – 2017)*".
Fotografie realizată la Monaco, lângă batiscaful lui J. Y. Cousteau, expus în fața muzeului oceanografic.

PREFAȚĂ

În istoria de 125 de ani a S. N. Constanța, prima aniversare sărbătorită s-a petrecut abia în anul 1982 când șantierul a împlinit 90 de ani de activitate.

Atunci, evenimentul a fost stimulat de o publicație a cercetătorilor de la Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, care au prezentat documentele ce atestau că primul atelier naval din portul Constanța a fost înființat în anul 1892, acesta fiind nucleul S. N. Constanța.

În anul 1982, fără să fie elaborată o monografie, sărbătorirea a constat în ridicarea unui mic monument (cu inscripția „1892 – 1982") în fața clădirii administrative, editarea unui pliant cu momentele istorice și realizările șantierului, organizarea unei adunări festive la Clubul S. N. Constanța și acordarea de diplome jubiliare.

În vara anului 1996, echipa managerială a S. N. Constanța, condusă de managerul general Ing. Aurel Daraban, mi-a propus să scriu această Monografie-album, în vederea sărbătoririi în 1997 a 105 ani de activitate atestată documentar pentru S. N. Constanța.

Am acceptat propunerea cu plăcere, considerând că îmi îndeplinesc o datorie de onoare față de Întreprinderea pe care o cunoșteam bine de 4 decenii și în care am lucrat cu continuitate până la pensionare. Mărturisesc cititorilor că începând din 1958, anul repartizării și angajării la S. N. Constanța, m-am încadrat într-un colectiv vrednic și inventiv, fiind părtaș și martor la cele mai mari dezvoltări și realizări care au făcut din S. N. Constanța, cea mai mare întreprindere industrială din Județul Constanța, o unitate reprezentativă în România, pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj.

Am început să scriu această lucrare cu dorința ca multitudinea de date selectate și prezentate cititorilor să constituie o modestă contribuție la cunoașterea istoriei șantierului naval și rodul muncii a 4 generaţii care au lucrat la această întreprindere centenară.

Pentru redarea veridică a istoriei de peste 100 de ani a S. N. Constanța am folosit mai multe izvoare de documentare, abordând o amplă bibliografie găsită în arhivele, bibliotecile și muzeele civile dar și ale Marinei Militare Române din Constanța, Galați și București.

Am cercetat și studiat sute de dosare arhivate, presa și microfilme, din care am selectat și extras articole, interviuri, proiecte, schiţe, scrisori, inventare, statistici, nomenclatoare de personal, indicatori de plan și investiții, procese verbale de recepție, decizii, Hotărâri ale CM și Decrete de Stat, Monitoare Oficiale, fotografii originale (clădiri, grupe de oameni, construcții și reparații de nave) etc., edificatoare pentru evoluția șantierului în fiecare etapă istorică.

Am introdus în Monografia – album astfel de documente și fotografii extrase din dosarele existente la Arhivele Naționale București și Constanța, Biblioteca

Academiei Române, Muzeul Marinei Române din Constanța, Biblioteca Județeană Constanța, Arhiva DPM Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, Biblioteca și Arhiva S. N. Constanța etc., dar și din publicațiile presei centrale și locale, înainte și după 1989.

Am studiat și selectat, de asemenea, publicații tehnice, rapoarte și comunicări ce conțineau lucrări de specialitate în domeniul naval, apărute înainte și după anul 1900 și variante de proiecte propuse pentru înființarea șantierului naval din portul Constanța.

Interpunerea în paginile monografiei a unei palete largi de documente originale și fotografii ale timpului motivează denumirea lucrării de Monografie-album.

Am considerat că această structură de text face lectura mai atractivă și interesantă, totodată documentele și fotografiile expuse excluzând orice notă de subiectivism. Am dat explicații pentru conținutul fiecărui document și fotografie expusă.

În prima etapă de culegeri de date, în anul 1996, am aprofundat cercetările și studiile documentelor istorice din perioadele anterioare anului 1892 privind construcțiile și activitatea industrială de început, în portul Constanța.

Prin datele vremii, Monografia-album prezintă pe capitole în succesiune, etapele istorice de dezvoltare a S. N. Constanța. Astfel, în „Buletinul Societății Politehnice" nr. 3, partea tehnică, din lună martie 1913, am găsit dovezi inedite care atestă că pe actualul teritoriu al S. N. Constanța, în capătul de Vest al bazinului Salvamar, în anul 1862 funcționa o cală pentru construirea și repararea corăbiilor de 40 tone greutate și lungi de 20 m. Cala („planul înclinat") fusese construită de compania engleză „Danube and Black Șea Railway Company", condusă de Barclay, care în 1860 construise și depoul CFR Port din apropiere. Pe această cală s-au executat și reparat instalațiile plutitoare pentru construcția portului Constanța, navele de servitute precum gabare și remorchere, porțile plutitoare ale bazinului de petrol etc. În anul 1958, când m-am angajat în S. N. Constanța, am văzut această cală (probabil reparată pe parcurs) care a fost demolată în anul 1965 când hala secției Mecanice a fost extinsă spre Nord, în bazinul Salvamar.

Referitor la amplasamentul pentru construcția șantierului naval din portul Constanța, istoria ne demonstrează că toate proiectele întocmite de specialiștii români și străini la sfârșitul Sec. XIX au prevăzut teritoriul și acvatoriul șantierului naval în partea de Vest, într-o zonă mai adăpostită a portului. În acea zonă rezervată pentru șantierul naval (exact amplasamentul de astăzi), proiectanții de atunci au prevăzut următoarele dotări:

- în anul **1881**, proiectul lui A. Hartlley (fost Ing. Șef al Comisiei Europene a Dunării), prevedea un bazin de radub;
- în anul **1886**, proiectul lui Voisin Bey (fost Director al Companiei Universale a Canalului de Suez și Inspector General al Căilor de Comunicații Franceze) prevedea o cală de mari dimensiuni;
- în anul **1890**, Ing. B. Cantacuzino (fost Director al Direcției de Studii și Construcții a portului Constanța), cu consultarea Ing. Guerard (Directorul portului Marsilia) prevedea un bazin de radub și o cală;

- în anul **1899**, proiectul ilustrului inginer Anghel Saligny cuprindea în prima etapă un doc plutitor de 2500 – 5500 t;
- în anul **1908**, proiectul inginerului I. Pâsla prevedea două forme de radub și o cală.

Din proiectele specialiștilor, în primele 3 decenii ale Sec. XX s-au realizat foarte puține (datorită crizelor financiare și Primului Război Mondial) construcții hidrotehnice pe actualul amplasament al S. N. Constanța. Doar Ing. A. Saligny, în perioada 1906 – 1908, a construit cala de halaj de 1000 t cu 2 sânii. De asemenea Ing. Anghel Saligny, a dezvoltat atelierele navale înființate în 1892, care se aflau la o distanţă de 1,5 km față de cala de 1000 tone (fiind amplasate în colţul de NV al portului).

În anul **1909**, când Regele Carol I a participat la solemnitatea de inaugurare a construcției portului Constanța, atelierele de reparații înființate în 1892 erau deja organizate și aveau 250 lucrători, funcţionând cu toate secțiile și atelierele specifice șantierelor navale (fierărie, turnătorie, strungărie, cazangerie, arămărie, lăcătușerie, dulgherie, tâmplărie, sculărie).

Construcția atelierelor navale în 1892 (instalate în barăci din lemn pe o suprafața de 25.000 mp), dezvoltarea lor de către Ing. A. Saligny în perioada 1899 – 2009, precum și construirea, tot de către acesta, a calei de 1000 t, pe actualul teritoriu al șantierului, constituie prima etapă istorică de dezvoltare a S. N. Constanța.

Istoria dezvoltării și sistematizării S. N. Constanța a fost legată și condiționată în mod direct, de-a lungul timpului, de evoluția și stadiul lucrărilor de construcții și extindere spre Sud (pe uscat dar și în mare), a portului Constanța.

În Primul Război Mondial, Atelierele navale și cala de 1000 t au fost grav avariate și jefuite. În perioada 1919 – 1924, la cele 12 secții ale Atelierelor navale refăcute după război, lucrau 571 lucrători. Reparațiile la nave cu deplasamentul mai mare decât capacitatea calei de 1.000 t, nu se puteau face la Constanța decât la opera moartă (deasupra liniei de plutire), pentru opera vie, Serviciul Maritim Roman (SMR) și Marina Regală trebuind să plătească andocările la Istanbul, Alexandria, Napoli etc. În acea perioadă, Atelierele navale executau de regulă reparații pentru 17 nave ale SMR, 31 nave de servitute ale portului, 18 nave ale Marinei Regale și intervenții la opera moartă pentru nave străine.

În 1920 s-a înființat Școala Industrială de Ucenici care funcționa la Atelierele navale.

După 1923 au început să fie amenajate unele dane ale portului iar pentru armarea cu mașini și căldări a navelor, la dana 24 a fost instalată macaraua de 40 t „Titan”.

Fluxul tehnologic pentru reparația navelor era foarte greoi, atelierele navale aflându-se la o distanţă de 1,5 km de cala construită de Anghel Saligny pe actualul amplasament al S. N. Constanța.

În anul **1927**, la conducerea Atelierelor de reparații nave a fost numit ilustrul inginer **Gh. Rizescu**, care timp de 20 de ani și-a adus o contribuție hotărâtoare în proiectarea, realizarea și recepția construcțiilor noului Șantier Naval Constanța.

Acesta a deținut și funcțiile de Șef Serviciu și Ing. Șef la Serviciul Porturilor Maritime Constanța iar din 1936 a fost numit Director tehnic și Subdirector General al PCA București.

În anul **1932**, o comisie mixtă formată din delegația Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (PCA) și delegația Marinei Regale de Război, a hotărât dotarea de urgență a țării cu instalații de andocare pentru reparația navelor SMR, a Marinei Regale și a celor străine. Tot atunci s-a hotărât mutarea Atelierelor navale înființate în 1892, în zona calei de 1.000 t (locul stabilit pentru șantierul naval, cu peste 50 de ani în urmă).

În 1935, revista „România de la mare", justificând necesitatea dotării șantierului naval cu un doc plutitor pentru intervenții rapide la navele proprii și a celor care frecventau portul Constanța (în acel an peste 1.600 nave), consemna următoarele *„socotim că rentabilitatea instalației de andocare este indubitabilă, iar necesitatea un imperativ categoric... Interesul nostru este ca prin avantagiile ce oferim navelor străine, Constanța să rămână în adevăr un port terminus al tuturor liniilor de navigație. Căci, a prelungi acest punct terminus mai spre Nord-Est, ar însemna să deschidem calea concurenței sovietice, ceea ce nu ar fi în interesul nostru. Surprizele vremei, răsplătesc totdeauna cu regrete amare și tardive. Aceasta nu trebuie să uităm".*

În perioada 1936 – 1945, sub conducerea inginerilor Gh. Rizescu și Sever Popa s-a construit noul Șantier Naval Constanța pe o suprafață de 6,5 ha. La data de 5 martie 1943, Ing. Gh. Rizescu a prezentat spre aprobare la Consiliul de Miniștri și variantele „definitivă" și „dezvoltare maximă" pentru S. N. Constanța, ce urmau a fi realizate eșalonat după 2-3 ani (din motive financiare). În aceste 2 variante de dezvoltare ulterioară, se prevedeau 2 cale de construcții de câte 120 m lungime pentru nave de 7.000 tdw, 5.000 tdw și 3.000 tdw, precum și construcția halelor de tubulatură, turnătorie și încă un pavilion administrativ. Datorită războiului aceste 2 variante nu s-au executat. În perioada 1936 – 1938 s-a construit bazinul docului plutitor de 8.000 t, doc importat din Germania și dat în exploatare în 1938. În perioada 1938 – 1945 s-au construit halele moderne pentru secțiile Navală, Mecanică, Tâmplărie și Depozitul de materiale, Lăcătușeria, Electrică și Sculărie, Stația de aer comprimat, apă caldă, energie electrică și pavilionul administrativ. Aceasta a fost varianta de proiect numită de Ing. Gh. Rizescu „provizorie" și singura realizată în condiții grele (al 2-lea Război Mondial).

Perioada 1936 – 1945 (construcția halelor moderne și dotarea șantierului naval cu docul plutitor de 8.000 tone) a fost a 2-a etapă istorică de dezvoltare a S. N. Constanța.

În timpul celui de al 2-lea Război Mondial numărul muncitorilor la S. N. Constanța a atins 2.500 oameni din care peste 500 erau detașați de la șantierele navale din Turnu Severin, Galați, Brăila și Giurgiu. În cei 4 ani de război au fost andocate și reparate 191 nave românești și 183 germane, ponderea fiind nave militare. În perioada 1 oct. 1945 – 1 oct. 1954, șantierul a fost preluat de Sovromtransport și apoi de Sovromnaval, directorii fiind sovietici (s-au perindat 9 directori sovietici). Au fost reparate atunci 58 nave sovietice grav avariate în timpul războiului. În 1955

la S. N. Constanța lucrau 1400 salariați din care 1.100 muncitori. Din 1958, în șantier s-au organizat cursuri de recalificare a nituitorilor în sudori electrici. În perioada 1955 – 1965, pe lângă reparațiile de nave șantierul a executat și construcții noi (pontoane dormitor de 20 și 42 locuri, șalupe de 45, 65 și 150 CP, șalande de 200 mc, rezervoare metalice, construcții metalice pentru hale industriale (C. S. Hunedoara, fabrica de zahăr Bucecea) precum și pentru export (rafinăria India și fabrica de zahăr „Jose Merceron" de la Santiago de Cuba etc). În perioada 1954 – 1963, director la S. N. Constanța a fost Ing. Boris Zaicenco.

Ideea aplicării unui proiect cu soluția de „varianta maximă", propusă în 1943 de Ing. Gh. Rizescu pentru dezvoltarea S. N. Constanța, a fost reluată la o scară mai mare de conducerea țării în **anul 1961**, când **Gh. Gheorghiu Dej** a făcut o vizită (neanunțată!) în șantier. Promovând o politică justă de industrializare a României și înțelegând importanța națională a deschiderii la Marea Neagră, Gh. Gheorghiu Dej a hotărât dezvoltarea maximă a S. N. Constanța prin extinderea în bazinul de petrol și realizarea docurilor uscate pentru construcția navelor de 50.000 tdw, dotarea cu docuri plutitoare de 1.200 t, 5.000 t și 8.000 t pentru reparații nave și realizarea a 2.230 ml cheuri. La data de 24 mai 1962, proiectul a fost aprobat de Consiliul de Miniștri prin semnătura președintelui Ion Gheorghe Maurer. Acest proiect nu s-a executat dar, peste 10 ani, tema va fi reluată și dezvoltarea se va realiza de o anvergură mai mare. Din anul 1963, Ing. Dumitru Fuiorea a fost numit Director la S. N. Constanța în locul inginerului B. Zaicenco.

După 1965, în paralel cu măsurile de organizare a producției mixte de reparații și construcții de nave, a crescut nivelul investițiilor și capacităților de producție.

Personal, apreciez că perioada 1965 – 1972, prin dotări, organizare și realizările tehnice originale, va rămâne în istoria șantierului că etapa de pregătire a dezvoltării maxime a S. N. Constanța ce se va realiza în perioada 1972 – 1977.

Astfel, în perioada 1965 – 1968, s-a extins hala secției Mecanice cu 100% și hala secției Navale cu 30%. În 1967 s-a dat în funcțiune docul plutitor de 15.000 t, import R. F. Germania. A fost preluat și amenajat bazinul Salvamar cu 410 ml cheiuri, suprafața șantierului ajungând la 16,5 ha. Până în 1970 s-au construit anexele sociale de la secțiile Mecanică și Navală. În această etapă S. N. Constanța și-a triplat capacitățile de reparații nave. Numărul de nave din dotarea flotei naționale a crescut continuu prin producția la S. N. Galați a seriilor de 4.500 tdw, 7.500 tdw, 12.000 tdw care înainte de livrare erau în mod obligatoriu andocate la Constanța. În această perioadă s-au executat și reparații capitale pentru navele Navrom („Mamaia", „Vrancea") dar și pentru flota AFDJ și a Marinei Militare (dragoarele de bază și de radă), macaraua plutitoare de 50 t „Titan" etc. În anul 1966 s-a organizat al II-lea profil de fabricație: construcțiile de nave, care începând cu anul 1970 vor deține ponderea în producția marfă a șantierului. Pe baza proiectelor proprii s-au realizat instalații de lansare la apă originale, construindu-se 24 complete șlepuri de 1.000 t, export Egipt (pentru navigația pe Nil) și 15 cargouri maritime de 1.920 tdw din care, primele 11 nave livrate la export în URSS și 4 la Navrom Constanța. Proiectele de execuție pentru aceste nave au fost întocmite de Icepronav Galați condus în acea perioadă de Ing. G. Kahu (Director) și Ing. Gh.

Catrinescu (Dir. Tehnic). Din 1968, S. N. Constanța a trecut în subordinea Centralei Industriale Navale Galați. La execuția cargourilor maritime de 1920 tdw pentru export în URSS am primit și ajutorul inginerilor St. Drugescu (Dir. Tehn. CIN Galați), Panait Melisaratos (Dir. G-ral CIN Galați) și N. Tudorașcu (Dir. Comercial CIN Galați). În 1972 s-a extins Școala Profesională a S. N. Constanța cu 12 săli de clasă, ateliere școală (1200 mp), internat cu 600 locuri și cantină, asigurând anual 400 tineri muncitori calificați, cu pondere lăcătuși constructori navali, sudori și mecanici. Numărul inginerilor s-a triplat (de la 30 în 1965 la 91 în 1972).

În 1972, în șantier lucrau și 7 subingineri, 10 economiști și 140 tehnicieni iar numărul de maiștri a ajuns la 51 față de 34 în 1965. Numărul de salariați a ajuns la 2401 din care 2112 muncitori calificați. Având în vedere extinderile de hale, dotările tehnice și docul plutitor de 15.000 tone, preluarea bazinului Salvamar și rezultatele producției la construcții și reparații de nave, ***perioada 1965 – 1972 a fost a 3-a etapă istorică de dezvoltare a S. N. Constanța.***

Cu rezultatele din această etapă, **Ing**. **D. Fuiorea**, directorul S. N. Constanța și echipa sa, ajutată de conducerea Județului Constanța (**Vasile Valcu**) și inimosul ministru **Ing. I. Avram**, a putut să convingă mai ușor conducerea țării, pe **N. Ceaușescu**, pentru demararea imediată a finanțării și execuției proiectului de dezvoltare maximă a S. N. Constanța, care a fost sistematizat pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj. S-a hotărât ca în paralel cu investiția, șantierul să construiască și prima navă de mare tonaj, mineralierul de 55.000 tdw.

STE – proiect nr. 10464/7 aug. 1971 aprobat prin HCM 483/1972, pentru dezvoltarea și sistematizarea S. N. Constanța, etapa 1977, cu punerea în funcțiune a docurilor uscate în 1975, a fost întocmit de IPCM București și IPTANA București (proiectul tehnic pentru docurile uscate a fost întocmit în URSS). Realizarea construcțiilor prevăzute în proiectul de dezvoltare a S. N. Constanța a necesitat o extindere în teritoriul și acvatoriul portului de cca. 50 ha și anume: către Sud-Est, prin preluarea danelor și a bazinului de petrol; către Sud-Vest, peste zona de rezervoare ale Stației de Petrol și către Sud, prin umpluturi în Marea Neagră. Astfel, suprafața actuală a S. N. Constanța este de cca. 70 ha.

Producția fizică la atingerea indicatorilor proiectați urma să fie de 1,5 nave/an, mineralier de 50.000 tdw, o navă/an, petrolier de150.000 tdw și reparații de nave de 325 milioane lei.

Icepronav Galați (Director Ing. Gelu Kahu) a întocmit proiectul navei de 55.000 tdw și pentru o asistență permanentă a execuției proiectelor, a înființat la S. N. Constanța o Filială a Icepronav.

Icepronav Galați va întocmi proiectele de execuție pentru toate navele ce se vor construi la S. N. Constanța, remarcându-se aportul inginerilor L. Aburel, M. Rubinstein, V. Manea, E. Dima, T. Balais, C. Closca, I. Negrea, V. Papadopol, T. Trandafir, Gh. Lehaceanu, I. Ionescu, Gr. Manea, G. Chitila, I. Rebega și mulți alții.

Batardoul și docurile uscate au fost executate de ICH Constanța (Director, Ing. L. Tolinghibel) iar halele industriale de TC Ind. Constanța (Director, Ing. Radu Suman).

În septembrie 1972, S. N. Constanța a fost încadrată ca Întreprindere de gradul I.

Coordonarea lucrărilor de investiții declanșate în 1972 (docurile uscate pentru construcții și reparații, hala de construcții corp cu suprafața de 4,5 ha, hala de tubulatură, macaralele de 16 t, 50 t, 120 t și 480 t, hala de motoare, halele și bazinele de armare, stația de 110 KV, stația de aer comprimat, fabrica de acetilenă, depozitul de laminate etc.), precum și execuția în paralel cu docurile uscate a mineralierului de 55.000 tdw, a fost încredințată la 2 comandamente, unul militar condus de **Generalul N. Palimariu** (în perioada 5 sept. 1972 – 25 mart. 1975 a organizat 61 comandamente de coordonare) și unul civil condus de **Ministrul Ing. I. Avram** care, în perioada 21 apr. 1973 – 14 ian. 1975 a organizat 12 comandamente de coordonare a investiției și a execuției navei de 55000 tdw.

În perioada 1972 – 1977 s-a realizat a 4-a etapa de dezvoltare și cea mai mare din istoria S. N. Constanța. Această investiție de mare anvergură a angajat participarea a zeci de întreprinderi industriale și de construcții din România, Ministere, Centrale Industriale, Institute de Cercetare și Proiectare, Unități de Comerț Exterior etc., precum și o mare forță de muncă militară (tineri militari în termen).

Fundarea și construirea halelor de mari dimensiuni pe umpluturile făcute în Marea Neagră și realizarea uriașelor docuri uscate în condițiile existenței unor puternice izvoare subterane au creat dificultăți serioase constructorilor. Execuția navei de 55.000 tdw a fost realizată în paralel cu docul uscat folosind o tehnologie „ocolită". Debitarea automată a tablelor a început la data de 13 mai 1973. În 1973 S. N. Constanța a executat și construcțiile metalice pentru macaralele de 50 t și 120 t. În lipsa utilajelor specifice, tablele pentru blocurile de corp de la pupa și prova au fost sablate și fasonate la S. N. Galați. La 29 apr. 1975, docul uscat de reparații (recepționat) a fost inundat și prima navă de mare tonaj, **mineralierul de 55.000 tdw nr. 1 „Tomis"**, a fost lansat la apă iar la data de 30 iun. 1975 a fost livrat la Navrom Constanța. În anii 1974 și 1975 principalele obiective de investiții au fost recepționate. Cele 2 macaralele capră de **480 t** de la docul uscat de construcții au fost puse în funcțiune la 29 iun. 1976 (nr. 1) și 2 iun. 1977 (nr. 2).

La data de 29 dec. 1975 a început debitarea tablelor la **petrolierul de 150.000 tdw nr. 1 „Independenta"**, care a fost lansat la apă pe data de 27 mai 1977 și livrat la Navrom Constanța în luna ian. 1978. În perioada 1976 – 1980, S. N. Constanța a construit și livrat încă 10 mineraliere de 55.000 tdw din care 2 la export, în 1980 (nr. 10 în Japonia și nr. 11 în Hong Kong). În 1979 a fost livrat la Navrom petrolierul de 150.000 tdw nr. 2 „Unirea" și în 1980, mineralierul de 65.000 tdw nr. 1, export în Grecia. În perioada 1978 – 1981, S. N. Constanța a executat pentru Canalul Dunăre – M. Neagră, 30 de dragi absorbant – refulante de 3.600 mc și 32 porți metalice pentru ecluzele de la Cernavodă, Agigea, Ovidiu și Midia iar pentru ICH Constanța, 2 derocatoare pneumatice plutitoare pentru adâncirea portului Mangalia. În anul 1981, după 19 ani de conducere competentă a S. N. Constanța, Ing. D. Fuiorea a fost înlocuit cu Ing. Gh. Dimoiu (Director G-ral la S. N. Constanța până în 1990).

În perioada 1981 – 1984, S. N. Constanța a construit și livrat la Navlomar Constanța petrolierele de 150.000 tdw nr. 3 „Libertatea" și nr. 4 „Biruința" iar la Navrom Constanța 11 mineraliere de 65.000 tdw Prin Decretul Consiliului de Stat 152/7 mai 1984, în perioada (1984 – 1990) S. N. Constanța a devenit Întreprinderea de Construcții Navale Constanța (I.C.N.C), prin comasarea cu S. N. „2 Mai" Mangalia, care a devenit a 3-a fabrică a I.C.N. Constanța și anume, **Fabrica de Construcții și Reparații Nave „2 Mai" Mangalia** (S. N. Constanța înființase în 1974 Fabrica de Construcții Nave și în 1978 Fabrica de Reparații Nave). Conform „Programului Naval", F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia avea în planul de producție fizică execuția de mineraliere de 25.000 tdw, 65.000 tdw și 100.000 tdw, precum și un plan anual de reparații nave în valoare de 288 milioane lei. Imediat I.C.N. Constanța a procedat la transferul către F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia a tehnologiilor și SDV-urilor aplicate la Constanța, pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj și a numit **Director la F.C.R.N. Mangalia pe Ing. N. Chitic și Contabil Șef pe Ec. Gh. Tutuianu, ambii din S. N. Constanța**.

Atunci I.C.N. Constanța avea peste 10.000 muncitori (4000 la Fabr. CN și 2.000 la Fabr. RN din Constanța și 4.000 la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia) și peste 400 ingineri și subingineri.

Începând cu anul 1984, 60% din programul de construcții navale al țării se realiza la fabricile de la Constanța și Mangalia din cadrul Întreprinderii de Construcții Navale Constanța.

În perioada 1985 – 1990, I.C.N. Constanța a coordonat și investiția pentru **construcția S. N. Hârșova**.

În perioada 1984 – 1986, S. N. Constanța a executat pentru Navrom Galați 30 de barje tip Euro 2, pentru S. N. Midia 2 docuri plutitoare de 10.000 t (pentru ridicarea navelor de până la 25.000 tdw) și un doc plutitor de 20.000 t (pentru ridicarea navelor de 65.000 tdw) și pentru Navrom Constanța mineralierul de 65.000 tdw nr. 13, petrolierul de 150.000 tdw nr. 5 „Oltenia" și petrolierul de 85.000 tdw nr. 1 „Prahova". În perioada 1987 – 1990, S. N. Constanța a livrat la Petromar Constanța „Sistemul de ancorare al navei și transfer țițeiîn exploatare marină", a construit și livrat containere de 40 și 20 ft (30 buc./lună) și a livrat la Navrom Constanța ferryboat-ul de 12.000 tdw nr. 1 „Mangalia", petrolierele de 85.000 tdw nr. 2 „Ploiești" și nr. 3 „Teleajen", mineralierele de 165.000 tdw nr. 1 „Comănești" și nr. 2 „Cărbunești".

În perioada 1984 – 1990, la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia (fabrică în organigramă I.C.N. Constanța), au fost lansate la apă 9 nave mineralier de 65.000 tdw, din care 7 livrate, 3 nave mineralier de 25.000 tdw, dintre care 2 livrate, un petrolier de 85.000 tdw și o navă mineralier de 100.000 tdw În 1985 s-a finalizat și predat Marinei Militare Române distrugătorul „Mărășești" și în același an s-a pus în funcțiune şi docul uscat de reparații nave (cel mai mare din România). Prin I.C.N. Constanța, în perioada 1987 – 1989 a fost finanțată proiectarea și execuția **podului rutier Mangalia – localitatea „2 Mai"**.

În perioada 1990 – 1993, **Ing. A. Săbău** a deținut funcția de Dir. G-ral la S. N. Constanța.

În perioada 1990 – 1992 S. N. Constanța a livrat la export petrolierul de 150.000 tdw nr. 6 în Hong Kong cu numele de „Black Eagle II" și mineralierul de 165.000 tdw nr. 4 „Ferosa" în Africa de Sud. În anii 1993, 1994, **Ing. M. Rusen** a exercitat funcția de Dir. G-ral la S. N. Constanța.

În perioada 1993 – 1994, S. N. Constanța a livrat mineralierul de 165.000 tdw nr. 3 „22 dec. 1989" la Petromin/Petroclave Norvegia și petrolierul de 85.000 tdw nr. 4 „JPC Lira", export Cehia.

După 1993, S. N. Constanța s-a confruntat cu multiple greve, lipsa de comenzi, crize manageriale (7 echipe de conducere în perioada 1993 – 2002) și financiare, numărul de salariați scăzând treptat de la 6.000 la 4.300 în 1996, 3.372 în 1998 și 2.738 în 2002. Pentru câteva luni, în 1994, **Ec. I. Dinu** a fost Dir. G-ral la S. N. Constanța după care, FPS și Ministerul Industriilor a predat conducerea șantierului naval unei firme de brokeraj norvegiene condusă de **Henrik Fleischer** și director general **Sven Akntzen**. După câteva luni s-a revenit la o echipă managerială românească formată din profesioniști și anume:

Ing. A. Daraban, Manag. Gen., **Ing. P. Hârțescu**, Manag. Tehn., **Ing. Al. Stoian**, Manag. Prod., **Ing. N. Matei**, Manag. Resurse și **Ec. N. Bădăluță**, Manag. Economic.

Totuși, în condiții de criză financiară, în perioada 1995 – 1998 S. N. Constanța a livrat la export 3 mineraliere de 172.000 tdw **(„Saldahna"** în Africa de Sud, **„Mineral Ordaz"** în Belgia și **„Giuseppe Lemba"** în Italia). În anii 1998 – 1999 **Ing. M. Cornea** a fost director general la S. N. Constanța iar în perioada 1999 – 2001 **Ing. Alexandru Stoian**. În perioada 2001 – 2002 **Ing. E. Beli** a fost ultimul director general al S. N. Constanța înainte de privatizare. Schimbarea frecventă a echipelor de conducere, numai din interese politice, nu a putut rezolva problemele economico-financiare din acea perioadă, contribuind la haos și destabilizarea S. N. Constanța. Din lipsă de comenzi pentru nave mari, după 1997 S. N. Constanța și-a reprofilat activitatea pe construcția de nave mici și până în 2002 a executat pentru export în Germania, Olanda, Norvegia, Belgia etc. Nave precum: portcontainere de 1.100 TEU (corpuri și nave complet echipate), nave LPG de 3.700 și 5.600 mc, barje de 3.000 t, corpuri de remorchere, nave costiere, minibulkere de 7.580 tdw etc. După **privatizarea din anul 2002**, nouă echipă de conducere a S. N. Constanța SA, în frunte cu directorul general **Ing. Radu Rusen**, a efectuat reorganizări și retehnologizări, pregătind șantierul pentru reluarea construcțiilor de nave de mare tonaj, în paralel cu activitatea de reparații, conversii și modernizări nave.

În prima etapă s-au făcut investiții de peste 7 milioane Euro pentru halele de sablare-vopsire, echipamente de debitare, sudură automată și semiautomată etc. Începând cu anul 2004, investițiile de retehnologizare și modernizare a S. N. Constanța au continuat și s-a început construcția tancurilor chimice de 41.000 tdw Prima navă, **„Histria Perla"**, a fost livrată în 2005. Construite după proiecte marca „SNC", în 2006 s-au livrat în continuare „Histria Coral", „Histria Azure" și „Histria Ivory". Seria de tancuri chimice de 41.000 tdw construite de S. N. Constanța a ajuns, în anul jubiliar 2012 (aniversarea a 120 de ani), la nr. 19. Clienții tancurilor chimice de 41.000 tdw sunt din Germania, Cipru, Italia și Malta.

Bilanțul celor 120 de ani de activitate îl găsim în jurnalul de evidență a numerelor de construcție a navelor executate de S. N. Constanța, în care s-au înscris peste 450 nume de nave, însumând cifră impresionantă de peste 4,85 milioane tdw, din care la export au fost livrate peste 60 nave (cca. 2,4 milioane tdw). În toată perioada sa de existență, până în anul aniversar 2012, S. N. Constanța a reparat peste 6.000 nave.

La data de 5 oct. 2012 am participat la festivitatea „**SNC & HSM 10/20/120**" desfășurată la S. N. Constanța, pentru aniversarea a 120 de ani de activitate și 10 ani de la privatizarea șantierului, precum și 20 de ani de activitate a Histria Shipmanagement. La solemnitate a participat **Președintele României, Traian Băsescu**, care a fost însoțit de Președintele AGA, **Gheorghe Bosînceanu** și Directorul General al S. N. Constanța, **Ing. Radu Rusen**. La deschiderea manifestației, **arhiepiscopul Tomisului**, **Teodosie** a oficiat o ceremonie religioasă de binecuvântare, pe care a încheiat-o cu urarea ***„Mulți ani să trăiască toți cei ce se ostenesc în S. N. Constanța"***. Directorul general al șantierului **Ing. Radu Rusen** a prezentat realizările în 120 de ani de activitate, parcurgând etapele istorice de dezvoltare a S. N. Constanța descrise în această Monografie. Momentul solemn l-a constituit prezentarea Decretului prezidențial de decorare a S. N. Constanța: ***„Cu prilejul aniversării a 120 de ani de existență, în semn de înaltă apreciere pentru contribuția deosebită la dezvoltarea economică și creșterea prestigiului României în domeniul construcției, întreținerii și exportului de nave, se conferă Ordinul „Meritul Industrial și Comercial, în grad de Mare Ofițer, S. N. Constanța"***. *Președintele României,* ***Traian Băsescu*** a înmânat decorația Directorului G-ral al S. N. Constanța, **Ing. Radu Rusen**. În cadrul festivității, în prezența Președintelui României, Traian Băsescu și al Președintelui AGA, Gheorghe Bosînceanu, Directorul G-ral al S. N. Constanța, Ing. Radu Rusen, a acordat Medalia jubiliară „***SNC 120 de ani și HSM 20 de ani***", foștilor conducători ai S. N. Constanța, prezenți la eveniment, precum: Ing. A. Săbău, Ec. D. Muhcina, Ing. G. Vizireanu, Ing. C. Buzatu, Ing. N. Matei, Ec. I. Dinu, Ing. N. Orac, Ec. C. Matei, Ec. I. Musat, Ing. P. Hârțescu și alții, dar și unor lucrători de bază cu vechime în șantier de peste 39 de ani.

În cuvântul său, Gheorghe Bosînceanu a declarat următoarele: „*Este o mare sărbătoare pentru noi toți, cei care ne-am legat destinele de* ***S. N. Constanța*** *și operatorul de nave maritime* ***Histria Shipmanagement****, două societăți care și-au impus numele pe piața navală națională și internațională.* Vorbind despre munca foștilor conducători ai S. N. Constanța prezenți la festivitate, Gheorghe Bosînceanu le-a mulțumit și a apreciat că: „*aceștia, prin devotamentul față de șantier ne-au dat nouă, celor de azi, șansa să continuăm tradiția de constructori de nave maritime"*. **Președintele României Traian Băsescu** a vorbit de legăturile sale mai vechi cu S. N. Constanța, de unde în anul 1984, a preluat în calitate de comandant, petrolierul de 150.000 tdw „Biruința". A apreciat activitatea șantierului și în final a spus: „*Școala vieții așa cum am deprins-o comandând această navă, este extrem de utilă și astăzi. Viața pe mare a adăugat capacitatea de a nu te considera înfrânt niciodată. Această parte a vieții mele a făcut din mine un politician greu de*

omorât”. Participanții s-au amuzat aplaudându-l. La această aniversare am reîntâlnit foști colegi de serviciu, pensionari (Ec. D. Muhcina, Ing. A. Săbău, Ing. G. Vizireanu, Ing. C. Buzatu, Ing. N. Matei, Ec. I. Dinu și alții) dar și ingineri încă activi, precum: E. Tiron, P. Hârțescu, M. Cornea, Sorin și V. Putinei, N. Cosma, N. Chitic, C. Tărcuță, C. Trofin, T. Halmageanu, D. Ionescu, E. Ionescu, D. Popă, V. Bucur, A. Neicu, E. Alexandrescu, I. Vasiliu, J. Bentaru și alții, precum și maiștri, tehnicieni și muncitori cu care am lucrat în șantier. Ne-am reamintit de momentele trăite împreună la execuția navelor de mare tonaj și am regretat dispariția unor colegi precum: Ing. A. Daraban, Ing. M. Rusen, Ing. C. Constantinescu, Ing. V. Plăcintă, Ing. C. Tău, Ing. I. Amira, Ing. I. Girigan, Ing. V. Secota, Ing. D. Nicolescu, Ing. V. Daghie, Ing. I. Voineagu, Ing. M. Gheorghe, Ing. V. Dumitrescu, Ing. F. Ilias, Ing. Al. Dinu, Ing. M. Tudor etc., care, „acolo sus, construiesc nave cosmice”. Dumnezeu să-i ocrotească!

În condițiile de criză prelungită pe plan mondial, în construcțiile navale, pentru anul 2013 conducerea șantierului a fost nevoită să schimbe structura producției, reparațiile de nave depășind, ca realizări de plan, construcția de nave. Totuși, la finalul anului 2012 a fost livrat la export în Italia **tancul chimic de 41.000 tdw nr. 20 „Zefirea”** iar la sfârșitul lunii mai 2013, a fost livrată armatorului „Arada Shipping” și ultima navă din serie, tancul chimic de **41.000 tdw nr. 21 „Histria Ambră”**. Tot în anul 2013 șantierul a construit și livrat Companiei „Nibulon” din Ucraina o **macara plutitoare de 45 tone** și a efectuat reparații la 104 nave, dintre care 71 pentru clienți externi. Anul 2014 a debutat cu un volum sporit de reparații de nave, bilanțul realizărilor pe semestrul I fiind cel mai bun din ultimii 12 ani. În anii 2015 – 2016 S. N. Constanța a colaborat cu șantierele navale Vard Tulcea și Damen Galați la construcția a 2 nave offshore și a început construcția, după un proiect românesc, a tancului petrolier de 9.000 tdw care va fi livrat la export în Franța, în anul 2017. Activitatea de reparații nave în anul 2015 s-a concretizat în finalizarea a 85 de proiecte de reparații standard dar și 5 miniconversii în scopul reducerii consumului de combustibil. La data de 19 noiembrie 2015, Șantierul Naval Constanța, reprezentat de directorul general **Ing. Radu Rusen** și **Ing. Nicolae Orac** (fost angajat cu funcții de conducere în activitatea de proiectare și producție, în prezent pensionar SNC), și-a prezentat istoria și activitatea de 120 de ani la Colocviile Constructorilor de Nave, organizate sub egida Anconav și AGIR. Documentele sunt publicate în Caietele CCN nr. 6/2016.

În trim. IV 2016, șantierul a început construcția a 2 tancuri chimice de 41.000 tdw după un proiect nou optimizat, marca „SNC” așa că la Jubileul” SNC – 125 de ani”, structura producției va fi organizată pe cele 2 activități, construcții de nave noi și reparații de nave, cu ponderi aproximativ egale. Este de apreciat efortul și trebuie felicitată echipa de conducere a S. N. Constanța SA, pentru menținerea în viață, timp de 15 ani și în condiții de criză mondială, a celor 2 profile de activitate pentru care șantierul a fost proiectat. Eu rămân optimist și pentru viitor.

Am anexat prezentei Monografii-album tabele cu echipele de conducere, de-a lungul timpului (Directori, Ing. Șefi, Contabili Șefi, Șefi de Servicii, Șefi de Secții și ateliere etc.), precum și nomenclatorul cu toți salariații existenți la S. N. Constanța la

data de 1 iunie 1997. În această Monografie-album am prezentat Istoria S. N. Constanța, marcată în fiecare pagină de oameni și faptele lor. Am evidenţiat în text proiectanții și conducătorii vizionari, dar și oamenii de execuție a obiectivelor șantierului naval și a produselor complexe realizate în activitatea de reparații și construcții de nave.

Rămân recunoscător regretatului Ing. A. Daraban, Inginerilor P. Hârțescu, N. Matei, Al. Stoian şi Ec. N. Bădăluță (în 1996, ei formau echipa managerială a S. N. Constanța SA), pentru că au avut încredere în mine și au susținut elaborarea acestei Monografii-album. De asemenea, mulțumesc colegilor de șantier, Ing. Gh. Cujba, Ing. I. Satrapelea, Ing. S. Putinei, Ing. E. Tiron, Ing. C. Tărcuță, Ing. I. Safta, L. Nicoară și alții, precum și colectivelor de salariați din birourile de organizare a producției, marketing, plan-programare, personal, ateliere de proiectare și Oficiul de calcul, cu care am avut o colaborare fructuoasă în perioada de documentare privind istoria S. N. Constanța, înainte de privatizare.

Totodată aduc mulţumiri D-rei Raluca Bliscu din compartimentul Marketing construcții nave, pentru ajutorul dat în pregătirea unor materiale dar și sociologului Ion Tița Călin, fost coleg de șantier, astăzi gazetar profesionist, cunoscător al problemelor economice și sociale, de la care, prin presa locală, am selectat și prezentat informații importante privind evenimentele de după 1990.

În mod deosebit, mulţumesc D-lui **Ing. Radu Rusen**, Director G-ral al S. N. Constanța S.A., pentru fructuoasa colaborare și sprijinul acordat în perioada 2002 – 2017 pentru finalizarea acestei Monografii-album și hotărârea luată privind editarea și publicarea ei.

Mulţumesc conducerii AGIR București și Constanța și specialiștilor de la Editura AGIR – București, pentru tipărirea acestei lucrări.

Doresc ca această istorie privind dezvoltarea și realizările S. N. Constanța, timp de 125 de ani, să intereseze pe cititori, probabil majoritatea dintre ei actuali și urmași ai constructorilor navali din secolul trecut, pe care i-am prezentat cu nume și fapte, la fiecare etapă de dezvoltare a șantierului. Totodată exprim recunoștința față de toate sugestiile, observațiile și corectările cu care cei generoși din prezent și viitor, vor onora această lucrare. Urez mult succes navaliștilor constănțeni și fie ca bunul Dumnezeu să vegheze ca S. N. Constanța să dăinuiască în timp.

Cinste și onoare generațiilor de constructori navali constănțeni!

Autorul,
Ing. **Nicolae ORAC**

CUPRINS

1. DATE ISTORICE ŞI PRIMELE DEZVOLTĂRI INDUSTRIALE ALE ORAŞULUI ŞI PORTULUI CONSTANŢA 23
1.1. Scurt istoric al oraşului şi portului Constanţa 23
1.2. Cala de 40 tone („planul înclinat") construită în anul 1862 pe actualul teritoriu al Şantierului Naval Constanţa 31
1.3. Traficul navelor în portul Constanţa în jurul anului 1900 şi dotarea României cu nave proprii 35
1.4. Înfiinţarea în anul 1892 a primului atelier de reparaţii nave în portul Constanţa 38
1.4.1. Separarea activităţii navale de căile ferate 39
1.4.2. Documente care atestă înfiinţarea în anul 1892 a Atelierului de reparaţii nave din portul Constanţa 39
1.5. Primele studii şi proiecte efectuate înainte de anul 1900, pentru construcţia S.N. Constanţa 54
1.6. Construcţia în anul 1908 de către Ing. Anghel Saligny a calei de 1.000 tone, în bazinul actualul al S.N. Constanţa 55
1.7. Dezvoltarea atelierelor de reparaţii nave după anul 1900 59
1.7.1. Atelierele de reparaţii nave în Primul Război Mondial 60

2. CONSTRUCŢIA UNUI ŞANTIER NAVAL MODERN LA CONSTANŢA 62
2.1. Atelierele de reparaţii nave în perioada interbelică (1918 – 1938) 62
2.2. Proiectele portului Constanţa cuprinzând bazinele şi cheiurile pentru Şantierul Naval Constanţa 74
2.3. Studii şi proiecte pentru realizarea în portul Constanţa a instalaţiilor de andocare a navelor 76
2.4. Urgentarea dotării portului Constanţa cu instalaţii pentru andocare şi darea în exploatare, în anul 1938, a docului plutitor de 8.000 tone 82
2.5. Proiecte şi demersuri pentru construcţia noului şantier naval Constanţa 96
2.6. Construcţia halelor moderne de producţie la S. N. Constanţa (1936 – 1945) 108
2.7. Şantierul Naval Constanţa în perioada celui de al Doilea Război Mondial 111

2.8. Preluarea șantierului naval Constanța de societatea mixtă de navigație sovieto-română „Sovromtransport" și „Sovromnaval" (1 oct. 1945 – 1 oct. 1954) 122
2.8.1. Conducerea Șantierului Naval Sovromtransport/Sovromnaval Constanța 125
2.8.2. Activitatea de producție a S.N. SRT/SRN Constanța în perioada 1945 –1954 132
2.8.3. Asigurarea forței de muncă și dotări social-culturale realizate în perioada 1945 – 1954..... 138

3. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1955 – 1972 143
3.1. Studii și proiecte de dezvoltare și profilare a șantierului naval Constanța pentru etapa 1965 și perspectiva (1970 – 1975) 143
3.2. Șantierul Naval Constanța în perioada 1955 – 1960..... 150
3.3. Activitatea de producție la Șantierul Naval Constanța în perioada 1955 – 1960 (60 – 65% reparații nave și 35 – 40% construcții metalice și navale) 152
3.4. Activitatea de producție la Șantierului Naval Constanța în perioada 1960 – 1965 (55% reparații nave și 45% construcții metalice și navale)..... 158
3.5. Șantierul Naval Constanța în perioada 1965 – 1972, cu activitate mixtă de reparații și construcții navale 166
3.6. Construcția de nave, al II-lea profil de fabricație la Șantierul Naval Constanța..... 177
3.6.1. Construcția a 24 complete de șlepuri de 1.000 tone, export Egipt... 179
3.6.2. Construcția cargourilor maritime de 1.920 tdw, export U.R.S.S. ... 185
3.7. Conducerea colectivă la Șantierul Naval Constanța și pregătirile pentru marea dezvoltare 196

4. MAREA DEZVOLTARE A S.N. CONSTANȚA PENTRU CONSTRUCȚII ȘI REPARAȚII NAVE DE MARE TONAJ (1972 – 1975 – 1977)..... 208
4.1. Vizite și hotărâri ale conducerii statului, elaborarea proiectelor de dezvoltare și sistematizare a Șantierului Naval Constanța pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj..... 208
4.2. Șantierul Naval Constanța în perioada 1972 – 1975..... 228
4.3. Șantierul Naval Constanța în perioada 1975 – 1980..... 275

5. ŞANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1980 – 1990 301
5.1. Şantierul Naval Constanța în perioada 1980 – 1984 301
5.1.1. Asigurarea forței de muncă de înaltă calificare, în proiectare și execuție la Șantierul Naval Constanța 301
5.1.2. Tehnologii moderne de fabricație la Șantierul Naval Constanța 314
5.1.3. Schimbarea echipei de conducere de la Şantierul Naval Constanța 322
5.1.4. Construcția seriei de mineraliere de 65.000 tdw, petroliere de 150.000 tdw și docuri plutitoare de 10.000 și 20.000 tone 325
5.2. Întreprinderea de Construcții Navale Constanța (1 mai 1984 – 22 dec. 1989) 343
5.2.1. Comasarea Șantierului Naval Constanța cu Șantierul Naval „2 mai" – Mangalia (Decretul Consiliului de Stat nr. 152/ 7 mai 1984, publicat în M.O. nr. 40/16 mai 1984) 343
5.2.2. Conducerea Întreprinderii de Construcții Navale Constanța 349
5.2.3. Activitatea de producție la I.C.N. Constanța în perioada 1984 – 1990 349
5.2.4. Stadiul fizic al navelor în construcție la I.C.N. Constanța, la sfârșitul anului 1989..... 371

6. ŞANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ÎN PERIOADA 1990 – 2002 .. 372
6.1. Şantierul Naval Constanța S.A. și noua sa conducere după 1989 372
6.2. Activitatea de producție la Şantierul Naval Constanța S.A. în perioada de tranziție (1990 – 1997) 375
6.3. Declanșarea crizei manageriale și financiare, afectarea contractelor de export 378
6.4. Preluarea managementului Şantierului Naval S.A. Constanța de firma norvegiană „Kopaas Shipping Agency" condusă de Henrik Fleischer 380
6.5. Management românesc la Şantierul Naval Constanța S.A. și realizarea mineralierelor de 172.000 tdw, export Africa de Sud și Belgia 384
6.6. Şantierul Naval Constanța S.A. s-a reprofilat pe construcția de nave mici..... 407

7. ŞANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ÎN PERIOADA 2002 – 2017. .. 432
7.1. 12 aprilie 2002 – privatizarea Şantierului Naval Constanța S.A..... 432
7.2. Activitatea de organizare și retehnologizare la Şantierul Naval Constanța S.A. 440
7.3. Şantierul Naval Constanța S.A. construiește seria de tancuri chimice de 41.000 tdw în paralel cu reparația/conversia de nave 445

7.4. 5 octombrie 2012, triplă festivitate aniversară. „Histria Shipmanagement – Şantierul Naval Constanța S.A. 10/20/120” 466
7.5. Şantierul Naval Constanța S.A. în perioada 2012 – 2017 cu activitate mixtă de construcții și reparații/conversii nave 478
7.5.1. 19 noiembrie 2015, la Colocviile Constructorilor de Nave, în cadrul ciclului: „Șantierele navale românești istorie și performanțe – oameni și fapte”, Şantierul Naval Constanța S.A. și-a prezentat tradiția și experiența de peste 120 de ani de activitate 486
7.5.2. Cu un an înaintea Jubileului „S.N.C. – 125 ani de activitate și 15 ani de privatizare”, Şantierul Naval Constanța S.A. începe construcția celei de a 2-a generații de tancuri chimice de 41.000 tdw, după un proiect modernizat 505

EPILOG 509

BIBLIOGRAFIE 511

ANEXE 515
Anexa 1 515
Anexa 2 531

1.

DATE ISTORICE ȘI PRIMELE DEZVOLTĂRI INDUSTRIALE ALE ORAȘULUI ȘI PORTULUI CONSTANȚA

1.1. SCURT ISTORIC AL ORAȘULUI ȘI PORTULUI CONSTANȚA

Orașul Constanța de astăzi a fost în antichitate metropola cetăților vest pontice – **TOMIS.**

Configurația terenului a favorizat întemeierea unei așezări stabile pe premontoriul peninsular înalt de 15-20 m, tălăzuit din 3 părți de apele mării și un golf în partea de vest în care se puteau adăposti corăbiile.

Urmele de viață și de locuire a teritoriului pe care se va înălța TOMISUL, nu sunt mai vechi decât venirea grecilor.

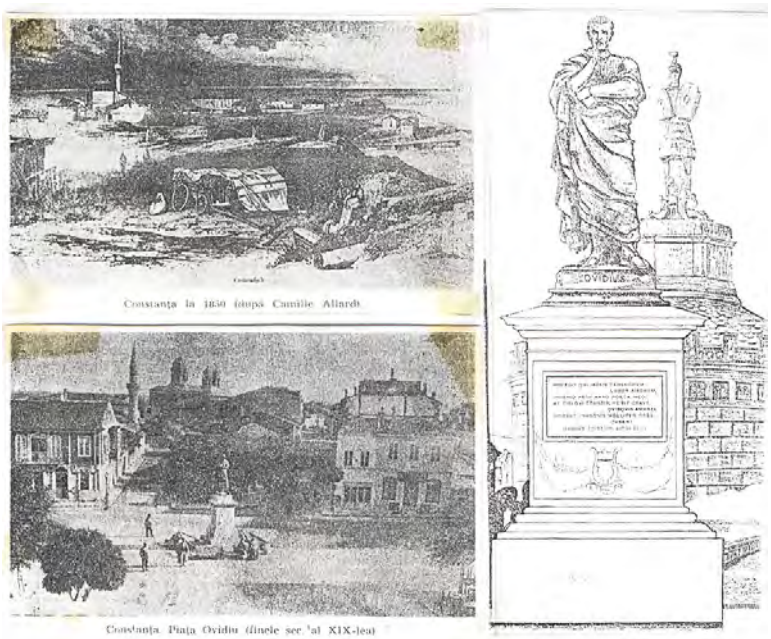
Începând din Sec. al VI-lea i.e.n., documentele vremii ne vorbesc despre prezența orașului TOMIS (Constanța) ca unul dintre cele mai renumite orașe porturi de pe litoralul vestic al Mării Negre. Aici acostau corăbiile grecești ce navigau în regiunea Pontului Euxin. Cetatea TOMIS făcea comerț intens cu Grecia Antică, cu porturile de pe coastele Asiei Mici și cu Egiptul.

Mai târziu, în Sec. I i.e. n după ce românii au pus stăpânire pe Sciția Minor, pe cetățile Pontice și în special pe TOMIS, acestea au atins o dezvoltare înfloritoare, legăturile comerciale pe mare ajungând până la țărmurile Italiei de azi. Din acea perioadă, cele mai importante știri referitoare la orașul Constanța le găsim în operele poetului latin **OVIDIU** („Tristele” și „Ponticele”), exilat la **TOMIS** în perioada **9-17 e.n.**

O nouă tendință de dezvoltare a orașului are loc datorită relațiilor comerciale cu navigatorii genovezi care au amenajat aici pentru prima oară un mic bazin portuar folosit de ambarcațiuni și corăbii de pescaj mic. Pe atunci marea se întindea până la piciorul falezei, martore fiind ruinele edificiului comercial descoperit cu ocazia lucrărilor din piața Ovidiu și cunoscute azi sub numele de „**Mozaicul roman**”. Resturile unui dig lung de cca. 90 m, găsite în anul 1959, au fost apreciate ca datând de pe timpul genovezilor din Sec. XIII. Spre mijlocul Sec. XIV, în urma ocupării peninsulei Balcanice și Dobrogei de către turci, orașul decade, relațiile comerciale cu regiunile Pontice încetează. Drumurile maritime ce legau Țările Române de bazinul mediteranean au dispărut, existând numai legătura cu Istanbulul. Astfel, portul

Constanța a rămas în părăsire iar construcțiile s-au ruinat. La începutul Sec. XIX, orașul de azi era doar un mic sat de pescari format din aprox. 68 de gospodării iar ruinele ce acopereau întreaga zonă îi dădea un aspect dezolant. Portul construit de venețieni era împotmolit producând naufragii corăbiilor care se apropiau de el.

Cu privire la numele orașului, se știe că în antichitate Constanța s-a numit Tomis apoi Constantiana și Constantea iar ulterior Kustendge. Aceste toponime reflectă istoria frământată a acestei regiuni care conține numiri traco-getice, scitice, celtice, grecești și române. Teritoriul Dobrogei a fost teatrul de operații și în războaiele din 1806 – 1812, 1828 – 1829, 1853 și 1877 – 1878. În perioada războiului 1828 – 1829, populația Constanţei era de 2.000 locuitori.



Constanța în 1830 (după Camille Allard)

Constanța. Piața Ovidiu (finele sec. al XIX-lea)

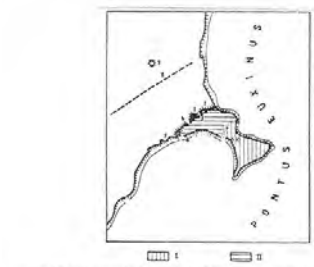


Fig. 9 Dezvoltarea teritorială a orașului Constanța în epoca antică și medievală
I. Orașul în perioada greacă;
II. Extinderea orașului în perioada romană; 1- Turnul Măcelarilor; 2- poarta; 3- bastioane de apărare a porții; 4- poarta Praesidaria; 5- cimitir; 6- atelier de prelucrat marmura; 7- urmele vechiului zid grecesc; 8- urmele Valului Traian; 9- movila Ponticum; 10- Portul

Tabelul 4. Evoluția numerică a populației Constanței între anii 1879-1992

Anul	Nr. populației
1879	4520
1891	8132
1905	15777
1915	27885
1948	78856
1966	150276
1977	256978
1992	350581

Fig. 1d. Date extrase din „Geografia municipiului Constanţa” de B. Zotta, 1995.

După datele prezentate în „Geografia Municipiului Constanța” din anul 1995, autor **B. Zotta** (vezi 1d), populația orașului Constanța a crescut rapid de la 3.000 locuitori în 1878 la 10.419 în 1896 și 15.777 în 1905 din care românii reprezentau 58% iar restul 3.300 greci, care dominau navigația și negustoria, cca. 1.200 turco-tătari, cca. 1.100 bulgari, cca. 900 evrei, cca. 650 armeni, 500 germani precum și italieni, francezi, englezi permanenți sau sezonieri. În Primul Război Mondial, la data de 9 oct. 1916, Constanța a fost ocupată de germani, bulgari și turci, instaurându-se conducere bulgară. Atunci s-au distrus instalațiile portuare, s-au scufundat navele, portul și-a încetat activitatea fiind transformat în port militar. La Marea Unire din 1918, Constanța avea 29.000 locuitori (peste 65% erau români printre care foarte mulți ardeleni). Dezvoltarea economică a orașului a condus și la creșterea populației care în anul 1930 ajunsese la 59.164 locuitori în comparație cu 25.628 locuitori în anul 1912. La recensământul populației din 7 ian. 1992, orașul Constanța avea 350.581 locuitori. Suprafața orașului a crescut de la 215 ha în 1897 la 1900 ha în 1929 și 12.645 ha în 1994. În prezent, orașul Constanța este centrul administrativ, cultural, comercial și turistic, principalul port maritim al țării, care îndeplinește funcții economice complexe de importanță națională.

Abordând istoria dezvoltării portului Constanța, trebuie să amintim faptul că la începutul Sec. XIX au avut loc prefaceri social politice și economice importante. După Războiul Crimeii și Tratatul de la Paris din anul 1856, a crescut influența puterilor occidentale și în special a Angliei, care urmărea și sporirea flotei sale comerciale în Marea Neagră. Având nevoie și de căi ferate pentru colectarea și transportul mărfurilor**, compania engleză** „**Danube and Black Sea Railway Company Limited”, condusă de Barclay, a obținut în anul 1857 de la guvernul turc aprobarea de a construi calea ferată Constanța – Cernavodă care a fost terminată la data de 4-X-1860.** ***Atunci s-a construit și Depoul C.F.R. din port și gara veche Constanța. În 1862, în apropierea depoului CFR Port, pe actualul teritoriu al S. N. Constanța, a fost construită cala de 40 tone.*** Fotografia de mai jos ne arată gara din Constanța construită în 1860, chiar în centrul orașului (în apropierea bulevardului „Tomis” unde acum se află Tribunalul). După 100 de ani, în 1960 s-a construit gara nouă la cca 1,5 km spre Vest, în dreptul porții nr. 4 a portului.

Compania engleză a concesionat și portul Constanța pentru a-l face accesibil vaselor ce navigau pe atunci în Marea Neagră. Până la acea dată, lucrările și instalațiile ca și cea mai mare parte a navelor ce intrau în port, erau proprietatea Imperiului Otoman.

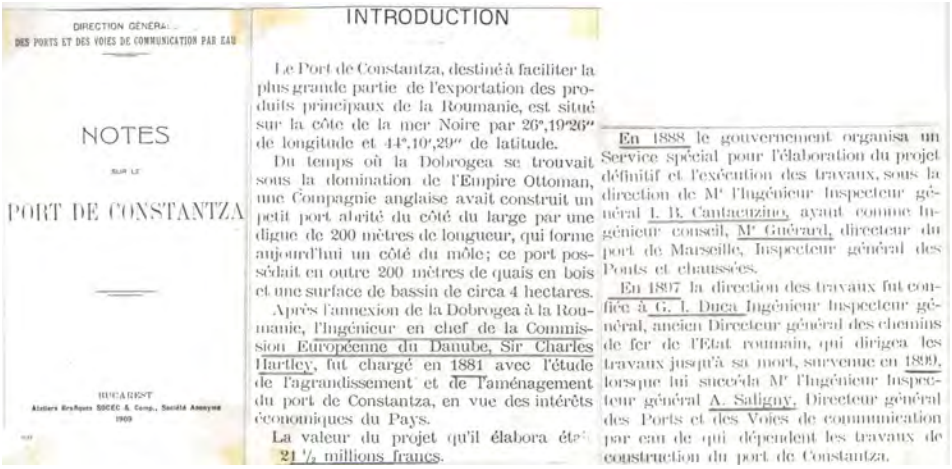
La Constanța, lucrările pentru realizarea construcțiilor portuare s-au declanșat, după precizările lui M. D. Ionescu – Dobrogeanu, în primăvara anului 1858 și au constat în mărirea și adâncirea vechiului „port genovez". Se avea în vedere construirea a două diguri din care cel de larg trebuia să aibă o lungime de 836 m. De asemenea, urma să se realizeze un bazin și cheiuri de acostare din lemn pe o lungime de 200 m. După consemnările făcute de Dionisie Pop Martian, la încheierea lucrărilor se asigură acostarea a cca. 400 corăbii. Un port la mare, a fost dorința vie a multora în veacul al XIX-lea și în special a domnitorului **Carol I**. În anul 1867, domnitorul vrea să întemeieze un port maritim la Jibrieni, la nord de Vâlcov în sudul Basarabiei, pe atunci în componența României. Intenția nu a fost realizată pentru că zona nu a mai aparținut României după 1878, când sudul Basarabiei a redevenit al Rusiei.

După Războiul de Independență, prin actul final semnat de Congresul de la Berlin, în toamna anului 1878 s-a hotărât revenirea Dobrogei la România. În urma obținerii de către țara noastră a independenței depline, portul Constanța este chemat să joace un rol de importanță națională.

La 18 oct. 1879 a sosit la Constanța domnitorul CAROL, care în vizita sa, a stabilit dezvoltarea modernă a portului Constanța. A început mai întâi construcția podului de cale ferată de la Cernavodă iar în anul 1896 la data de 16 oct. a avut loc solemnitatea de începere a lucrărilor portului Constanța de către antrepriza franceză A. Hallier, sub controlul Direcțiunii Serviciului Hidraulic condus de Ing. Inspector General I. B. Cantacuzino.

Conform datelor cercetate și publicate de istoricul **V. Ciorbea** în lucrarea „Portul Constanța de la Antichitate la Mileniul III", pentru evaluarea lucrărilor executate în portul Constanța începând cu anul 1858, de către compania engleză „Danube and Black Sea Railway and Kustendge Harbour Company Ltd.", guvernul român a delegat pe inginerii C. Olănescu și Iorceanu. Cei doi specialiști au lucrat la Constanța în perioada 4-10 febr. 1881 evaluând lucrările la prețurile din 1881. Cifra maximă pe care o propuneau pentru răscumpărarea lucrărilor era de 13.355.881 lei din care: calea ferată Cernavodă – Constanța 7.000.000 lei și portul Constanța 3.823.800 lei.

În dezbaterile parlamentare, **I. C. Brătianu și M. Kogălniceanu** au argumentat solid necesitatea răscumpărării lucrărilor, aceasta reprezentând un pas important în modernizarea transporturilor și întărirea independenței țării. La 21 mai 1882 Adunarea Deputaților a promulgat Legea privind răscumpărarea de către statul român a căii ferate Cernavodă – Constanța și a lucrărilor din portul Constanța, concesionate în 1857 companiei engleze „Danube and Black Sea Railway and Kustendge Harbour Company".



DIRECTION GÉNÉRALE
DES PORTS ET DES VOIES DE COMMUNICATION PAR EAU

NOTES
SUR LE
PORT DE CONSTANTZA

BUCAREST
Ateliers Arts-Repos SOCEC & Comp., Société Anonyme
1909

INTRODUCTION

Le Port de Constantza, destiné à faciliter la plus grande partie de l'exportation des produits principaux de la Roumanie, est situé sur la côte de la mer Noire par 26°,19'26" de longitude et 44°,10',29" de latitude.

Du temps où la Dobrogea se trouvait sous la domination de l'Empire Ottoman, une Compagnie anglaise avait construit un petit port abrité du côté du large par une digue de 200 mètres de longueur, qui forme aujourd'hui un côté du môle; ce port possédait en outre 200 mètres de quais en bois et une surface de bassin de circa 4 hectares.

Après l'annexion de la Dobrogea à la Roumanie, l'Ingénieur en chef de la Commission Européenne du Danube, Sir Charles Hartley, fut chargé en 1881 avec l'étude de l'agrandissement et de l'aménagement du port de Constantza, en vue des intérêts économiques du Pays.

La valeur du projet qu'il élabora était de 21 ½ millions francs.

En 1888 le gouvernement organisa un Service spécial pour l'élaboration du projet définitif et l'exécution des travaux, sous la direction de Mr l'Ingénieur Inspecteur général I. B. Cantacuzino, ayant comme Ingénieur conseil, Mr Guérard, directeur du port de Marseille, Inspecteur général des Ponts et chaussées.

En 1897 la direction des travaux fut confiée à G. I. Duca Ingénieur Inspecteur général, ancien Directeur général des chemins de fer de l'Etat roumain, qui dirigea les travaux jusqu'à sa mort, survenue en 1899, lorsque lui succéda Mr l'Ingénieur Inspecteur général A. Saligny, Directeur général des Ports et des Voies de communication par eau de qui dépendent les travaux de construction du port de Constantza.

Fig. 2d. Text (l. franceză) extras din „Notes sur le port de Constanta“, lucrare publicată în anul 1909 de Direcţia Generală a Porturilor şi Căilor de Comunicaţii pe Apă – Bucureşti.

VIRGILE COTOVU
INGÉNIEUR INSPECTEUR GÉNÉRAL
INSPECTEUR DES PORTS DE CONSTANTZA

LE PORT DE CONSTANTZA

TRADUCTION D'UN EXTRAIT DU BULLETIN
DE LA SOCIÉTÉ POLYTECHNIQUE

S. E. IMPRIMERIE NATIONALE
BUCAREST
1936

Le commerce libre. Les débuts de Constantza moderne.

Le XIX-e siècle a amené un affaiblissement de la domination turque, un développement du capitalisme en Occident et, à la suite des insistances de la Grande Bretagne, la liberté du commerce aux embouchures du Danube et dans les Principautés Roumaines.

Le résultat en a été l'extension de l'agriculture et un essor de l'exportation des céréales.

Les débuts de Constantza sont liés à ces faits.

En 1857 une compagnie anglaise (Danube and Black Sea Railway Company, Limited) sous la direction de Barclay, obtient de la part de l'Empire Ottoman la concession du chemin-de-fer Cernavodă—Constantza ainsi que celle du port de Constantza.

En 1860 a été construit l'atelier qui sert encore de nos jours aux Chemins-de-Fer Roumains (au port et sous la mairie), ayant fait office de dépôt.

Le port sous la domination roumaine.

C'est en 1886 que commencent les travaux de la voie ferrée Bucarest—Feteşti qui joint Bucarest à Constantza en ligne droite.

Pendant les années 1890 à 1895 a été construit le pont sur le Danube. De cette manière le port de Constantza a été relié au reste du pays et le moment était arrivé quand les travaux du port ne pouvaient plus être ajournés.

Dès lors le destin du port est fixé: Constantza deviendra le port principal de la Roumanie et un des ports importants de l'Europe.

Le projet des travaux.

Déjà en 1881 le Gouvernement roumain avait chargé Sir Charles Hartley, ingénieur en chef de la Commission Européenne du Danube, de l'étude du port de Constantza. Ce projet a été revu par Franzius, directeur du port de Brême et par Voisin Bey, directeur de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Il parait que les travaux à exécuter se seraient élevés à la somme de 21.500.000 lei (après les notes de l'ingénieur L. Erbiceano).

Cependant les plans définitifs furent tracés par un service spécial d'études pour le port de Constantza, service créé en 1888 auprès du Service Hydraulique ayant son siège à Bucarest et une division à Constantza. Ce service se trouvait sous la direction de l'ingénieur I. B. Cantacuzino.

Aussi l'ingénieur Guérard, directeur du port de Marseilles, a été consulté.

Les ingénieurs Gh. Duca, sous la direction duquel le service d'études se trouvait de 1897 à 1899, et Anghel Saligny, son successeur, ont fait des modifications en ce qui concerne la partie intérieure du port.

Fig. 3d. Text (l. franceză) extras din „Le Port de Constanta“, lucrare publicată în anul 1936 de ing. Virgile Cotovu, Inspector General, Director al portului Constanţa.

Conform publicațiilor în limba franceză: „Notes sur le Port de Constanta" din anul 1909 și „Le Port de Constanta" din 1936, din care am extras secvențe importante (vezi 2d, 3d și 4d), studiile pentru executarea unui port important la Constanța, au fost începute în anul 1881 prin consultarea inginerului Sir Charles Hartley, fost Ing. Șef al Comisiei Europene a Dunării. Acest proiect a fost revăzut de inginerii Franzius și Voisin – Bey, primul fiind directorul portului Bremen iar al doilea, directorul Companiei Universale a Canalului de Suez și Inspector General al Căilor de Comunicație Franceze. Față de proiectul lui Ch. Hartley, specialistul german cerea în 1885 extinderea digului de sud pentru a se mări suprafața bazinului portului dar și unele modificări privind intrarea în port, ce contraziceau versiunea engleză și mai contradictoriu, Voisin – Bey cerea suprimarea digului de sud și extinderea digului de larg, de-a lungul căruia să fie amenajate cheiurile.

Aceste proiecte nu au obținut avizul Consiliului Tehnic Român și nu au fost aprobate de Ministerul Lucrărilor Publice, datorită faptului că digurile curbilinii nu asigurau o dezvoltare ulterioară a portului și a cheiurilor, precum și echiparea acestora cu o rețea de căi ferate corespunzătoare.

Remarcăm faptul că în toate variantele de proiect prezentate, se prevedeau construcții hidrotehnice și instalații (bazine de radub, cale etc.) pentru S. N. Constanța.

În continuare s-a văzut necesitatea întreprinderii de noi studii privitoare la amenajarea malurilor portului, cercetarea curenților marini, direcția vânturilor, adâncimea apei și forța valurilor, în vederea unei judicioase amplasări a digurilor, bazinelor și cheiurilor. Aceste studii vor fi efectuate de specialiștii români. Trebuie să precizăm că portul Constanța este una dintre lucrările cele mai importante executate de inginerii români cu personal românesc. Din însărcinarea Guvernului, planurile definitive au fost elaborate de un Serviciu Special pentru Studiul portului Constanța, înființat în 1888 pe lângă Serviciul Hidraulic, cu sediul în București, având la Constanța o divizie.

Acest Serviciu era condus de **Ing. I. B. Cantacuzino**, care ulterior a fost numit de guvern în fruntea Direcției de Studii și Construcții pentru portul Constanța, înființată în 1890. La definitivarea proiectului, în 1890 s-au luat consultații și de la Ing. Guerard, directorul portului Marsilia și Inspector General al Podurilor și Șoselelor din Franța (vezi 5d).

În anul 1886 s-a inaugurat linia ferată București – Feteşti iar în anul 1888 s-a creat Direcția Generală a C.F.R. Este perioada în care inginerii și tehnicienii români s-au remarcat în construcțiile de căi ferate și poduri, ca și în primele amenajări hidrotehnice.

Inginerul **Anghel Saligny** se face cunoscut ca Adjunct la Direcția liniei ferate Buzău – Mărășești (1881), ca Director al liniei Adjud – Tg. Ocna (1884), ca proiectant și realizator al podului peste Dunăre și a celui peste Borcea. Prin inaugurarea podului de la Cernavodă în anul 1895, construcția unui port modern la Constanța, devenise o necesitate de importanță națională.

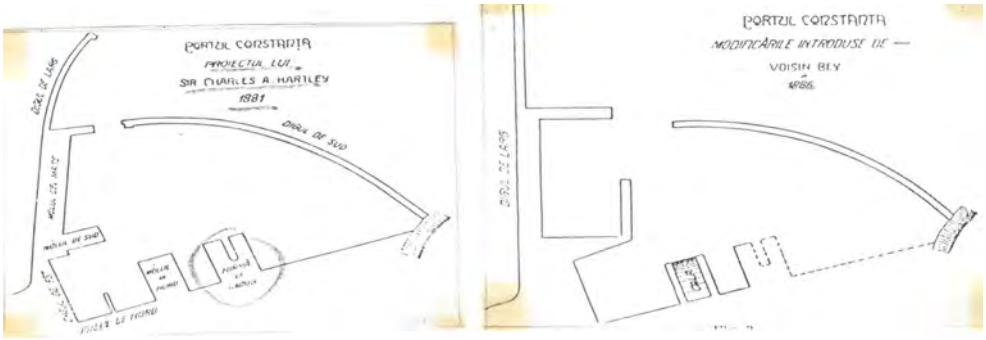


Fig. 4d. Portul Constanţa, proiecte: Ch. Hartley, 1881 şi V. Bey, 1886 care prevedeau forme de radub şi cale pentru şantierul naval (schiţe extrase din Memoriul inginerului T. Grigorescu, publicat în Buletinul Societăţii Politehnice nr. 3/martie 1013).

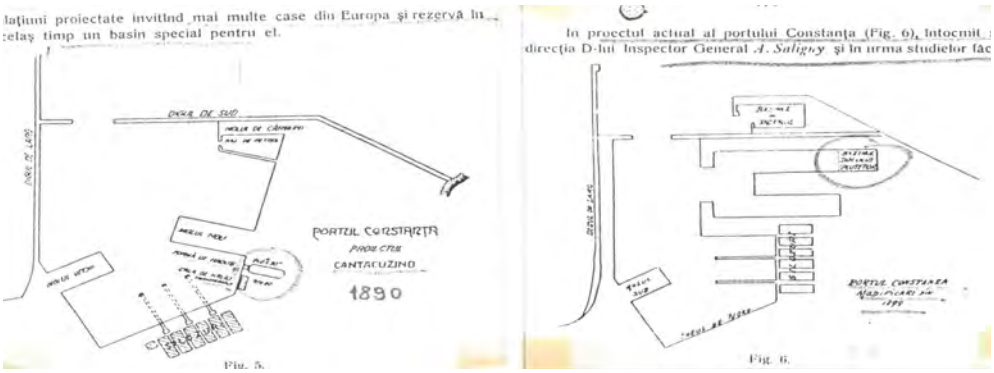


Fig. 5d. Portul Constanţa, proiecte: Cantacuzino, 1890 şi Ing. A. Saligny, 1889 care prevedeau forme de radub, cale şi bazin pentru docul plutitor (schiţe extrase din Memoriul inginerului T. Grigorescu publicat în anul 1013).

Fig. 5d. Portul Constanţa – foto din 1908 cu zona viitorului şantier naval. Acolo funcţiona cala de 40 tone construită în 1862 iar A. Saligny a construit cala de 800 tone în 1908. În prim plan Atelierele CFR construite în anul 1860.

În anul 1895 a luat ființă Serviciul Maritim Român iar din anul 1897 până în 1899, Direcția Generală a Lucrărilor portului Constanța a fost condusă de Ing. Inspector General I. G. Duca.

Datorită ritmului lent în care antrepriza A. Hallier executa lucrările, de la data de 15 apr. 1899, Guvernul român a hotărât continuarea lucrărilor în regie, sub conducerea Ing. Inspector General I. G. Duca. Măsura luată de Guvernul roman a creat un litigiu cu implicații internaționale. Procesul, în lipsa unor argumente hotărâtoare, s-a încheiat printr-un compromis, cu toate că partea franceză era apărată de avocatul Raymond Poincare, viitorul președinte al Franței.

La 10 aug. 1899, după moartea lui I. G. Duca, conducerea Direcției Construcției Portului Constanța a fost preluată de Ing. Inspector General **Anghel Saligny**, fostul Director General al C.F.R., constructorul podului de la Cernavodă, care la data construcției era cel mai lung pod din Europa și al 3-lea în lume.

Serviciul Docurilor înființat în 1894 tot în cadrul Direcției Generale C.F.R. și condus chiar de la început de Anghel Saligny, s-a preocupat în primii ani de construcțiile din porturile Brăila și Galați. Din 1899, Serviciul Docurilor se va ocupa de portul Constanța și va prelua activitatea Direcției de Studii și Construcții a Portului, intensificând ritmul lucrărilor la mai mult decât dublu. Lucrările au continuat în același ritm, cu soluții îndrăznețe ale marelui constructor Anghel Saligny, care a adus numeroase îmbunătățiri proiectului inițial.

În anul 1908, Serviciul Docurilor a trecut în cadrul Direcției Generale a Porturilor și Comunicațiilor pe Apă (P.C.A.), în fruntea căreia s-a aflat Anghel Saligny până în 1910.

Construcțiile realizate sub conducerea sa au dat acestei perioade aura care rămâne neștirbită în istoria portului Constanța.

După 10 ani de lucru, la 27 sept. 1909, portul Constanța a fost inaugurat cu mare solemnitate, în prezența regelui Carol I.

Cauze independente de voința lui Anghel Saligny, în special cele de ordin financiar, au făcut ca unele proiecte și obiective prevăzute de el să fie amânate pentru mai târziu. Ne referim mai cu seamă la lucrările pentru construcția S. N. Constanța (prevăzut de el pe actualul amplasament), cu instalații pentru andocarea navelor pentru reparații și pentru construcții noi.

Remarcăm totuși realizarea de către Anghel Saligny în anii 1906 – 1908, tot pe actualul amplasament al S. N. Constanța, a calei de halaj pentru ridicarea navelor de până la 1000 tone.

Ansamblul portuar realizat practic în 10 ani sub conducerea lui Anghel Saligny, a fost apreciat în mod deosebit de către specialiștii străini. Acestei mari realizări i-au fost consacrate spații consistente în revistele străine.

Noul port Constanța a deschis România spre lume. Conform calculelor făcute de Apostol D. Culea, statul român a investit pentru portul Constanța. numai între 1895 și 1916, suma de 69 milioane de lei aur.

După Anghel Saligny, la conducerea Direcției Generale P.C.A. au urmat inginerii inspectori generali M. Romniceanu, Casimir, Gh. Popescu și Vardala iar mai târziu C. Mihalopol și C. Ionescu. Dintre inginerii români care au lucrat în această

perioadă în calitate de directori au mai fost: Luden, I. Pâsla, P. Zahariade, I. Venert, Lazarovici, Erbiceanu și Benzi iar în calitate de ingineri cu sarcini importante: **M. Wegener (inginerul șef al primului atelier de reparații nave înființat în anul 1892)**, Luzi, Gh. Balș, Negruzzi, Constantinescu, Cotovu, Protopopescu, **Gh. Rizescu, Sever Popa**, Tulea etc., majoritatea dintre ei contribuind hotărâtor la execuția construcțiilor ulterioare, precum și realizarea până la sfârșitul celui de al Doilea Război Mondial a modernului S. N. Constanța.

Extinderea și creșterea capacității portului Constanța, în perioada 1960 – 1990 l-a clasat pe locul 8 în Europa și pe locul 13 în lume.

De asemenea, odată cu dezvoltarea și extinderea portului spre sud, a fost posibilă și sistematizarea și marea dezvoltare din perioada 1972 – 1977 a S. N. Constanța, profilat pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj. Această mare dezvoltare a făcut din acest obiectiv o unitate industrială reprezentativă, cea mai mare de la Marea Neagră și din estul Europei.

În capitolele următoare ale acestei lucrări, voi detalia istoria dezvoltării pe etape a S. N. Constanța pe perioada celor 125 de ani de existență, de la primele ateliere navale înființate în anul 1892, până la marele șantier naval de la sfârșitul mileniului II și începutul mileniului III.

1.2. CALA DE 40 TONE („PLANUL ÎNCLINAT”) CONSTRUITĂ ÎN ANUL 1862 PE ACTUALUL TERITORIU AL ȘANTIERULUI NAVAL CONSTANȚA

În anul 1981, pe bază de documente, istoricii constănțeni au dovedit că în anul 1892 și-a început activitatea de sine stătătoare primul Atelier Naval din portul Constanța, **nucleul actualului Șantier Naval Constanța**. În anul 1982, S. N. Constanța a sărbătorit cea de a 90-a aniversare, ridicând și un mic monument ce se află în fața fostei clădiri administrative (vezi 219 f).

În anul 1996, subsemnatul am aprofundat cercetările și studiul documentelor istorice privind construcțiile și activitatea industrială de început în portul Constanța și am găsit dovezi certe, care atestă că în anul 1862, pe actualul teritoriu al S. N. Constanța s-a construit o cală de 40 tone, care a funcționat atât pentru reparații de nave, cât și pentru construcții de nave mici, utilaje și instalații portuare necesare în acea perioadă.

În anul 1958, când mi-am început activitatea ca inginer la S. N. Constanța, am văzut această cală, care încă mai există lângă clădirea „Salvamar”.

Având în vedere locul unde a funcționat cala de 40 tone, putem extinde istoria existenței S. N. Constanța la 150 de ani (1862 – 2012).

Execuția în anul 1862 a primei construcții hidrotehnice de utilitate în domeniul naval este consemnată în Buletinul Societății Politehnice Nr. 3 din martie 1913.

În fig. 1 „Portul Constanța (Kustenge) construit de Danube and Black Sea Co-1860" este figurată cala de 40 tone („planul înclinat"). Astfel, inginerul Traian Grigorescu, fost Șef de Secție în Serviciul Porturilor Maritime, menționa în memoriul său că „în vechiul și micul port Kustenge construit de Compania Engleză „Danube and Black Sea Railway Company, Limited", concesionară portului în timpul guvernului Otoman (1857), există o instalație pentru scoaterea afară din apă a vaselor mici pentru reparații. Cala de ridicare reprezenta un plan înclinat de cca. 15 m lungime, din care aproximativ 10 m sub apă (ante-cala de halaj).

Pe această instalație nu se puteau scoate vase mai lungi de 20 m şi de o greutate mai mare de 30-40 tone".

Această construcție portuară era compusă din două longeroane de lemn de stejar, prinse în anrocamente peste piloți de pitchpine, bătuți în mare. Pe această construcție era montată sania alunecătoare, purtătoare a vasului.

Piloții de lemn, bătuți în anul **1862** și retezați sub nivelul mării, au rezistat perfect la acțiunea de distrugere a larvelor și mediului marin. Eșantioane luate din lemnul acestor piloți imersați, după mai bine de 40 de ani, au arătat un lemn cât se poate de sănătos. Această semnificativă experiență a permis adoptarea fundațiilor pe piloți de lemn ce s-au făcut în port după anul 1900 pentru clădirea de administrație, a silozurilor din port etc.

Cala prezentată de Ing. Traian Grigorescu în fig. 1 (planul înclinat) se află instalată în actuala incintă a S. N. Constanța, în bazinul Salvamar și foarte aproape de Atelierele de reparații al căilor ferate și Depoul C.F.R., construite de aceeași companie engleză în anul 1860 (vezi 6d, 7d, 8d). ***Studiind planurile portului Constanța întocmite de-a lungul timpului, am mai găsit poziționată cala de 40 tone („planul înclinat" construit pe actualul teritoriu al S. N. Constanța în 1862) și în următoarele documente pe care le anexez.***

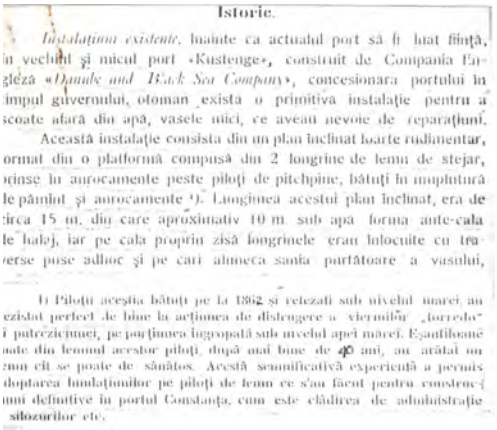
- **Fig. 8d-1 – anteproiectul portului Constanța din anul 1895**;
- **Poz. 55 din planul portului Constanța din anul 1936 – 1945** (vezi 9d);
- **Poz. 31 din planul general al S. N. Constanța din data de 23.02.1949** (vezi 10d).

Cala din anul 1862 a fost reparată de către Întreprinderea Adrien Hallier, concesionara lucrărilor portului Constanța în perioada (1895 – 1899), folosind-o pentru montajul și construcția multora din vasele și aparatele întrebuințate de ea la începutul construcției noului port Constanța. Cala a fost apoi de mare utilitate Serviciului de construcție a portului Constanța, după trecerea în regie a lucrărilor, atât pentru reparația vaselor sale de servitute mai mici, cum erau remorchere, pontoane etc., cât și pentru construcția lor din nou, cum au fost: gabare, pontoane basculante pentru anrocamente, corpul remorcherului „Cuza Vodă", porțile plutitoare ale bazinului de petrol etc.

Muncitorii folosiți pentru lucrările ce se executau la vasele și construcțiile de pe cala de 40 tone erau repartizați din cadrul Atelierelor C.F.R. din apropiere (cca. 150 m, vezi 4f).

Așa cum am arătat mai sus, subsemnatul și toți cei care au lucrat la S. N. Constanța înainte de anul 1960 au mai putut vedea „planul înclinat” din 1862 (desigur, reabilitat de mai multe ori pe parcurs), care a rezistat peste 100 de ani.

Această cală a fost demolată în anul 1965 odată cu extinderea în bazinul Salvamar a halei Secției Mecanice.



Istoric.

Instalațiuni existente. Înainte ca actualul port să fi luat ființă, în vechiul și micul port «Kustenge», construit de Compania Ergléza «*Danube and Black Sea Company*», concesionara portului în timpul guvernului, otoman exista o primitivă instalație pentru a scoate afară din apă, vasele mici, ce aveau nevoie de reparațiuni.

Această instalație consista din un plan înclinat foarte rudimentar, format din o platformă compusă din 2 longrine de lemn de stejar, prinse în aurocamente peste piloți de pitchpine, bătuți în umplutură le pământ și aurocamente [1]. Lungimea acestui plan înclinat, era de circa 15 m. din care aproximativ 10 m. sub apă forma ante-cala le halaj, iar pe cala propriu zisă longrinele erau înlocuite cu trarerse puse adhoc și pe cari alunecă sania purtătoare a vasului,

[1] Piloții aceștia bătuți pe la 1862 și reîzați sub nivelul mării au existat perfect de bine în acțiunea de distrugere a viermilor „torredo” și putreziciunei, pe porțiunea îngropată sub nivelul apei mării. Eșantioane luate din lemnul acestor piloți, după mai bine de 40 ani, au arătat un lemn cît se poate de sănătos. Această semnificativă experiență a permis adoptarea îmbalațiunilor pe piloți de lemn ce s'au făcut pentru construcțiuni definitive în portul Constanța, cum este clădirea de administrație silozurilor etc.

Fig. 6d. Cala de 40 tone („planul înclinat“ – 1862).

...ul XXIX. No. 3. Martie 1913.

BULETINUL
SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA TECNICĂ

Memoriu asupra calei de halaj și celorlalte instalațiuni pentru îndocarea vaselor din portul Constanța

DE

TRAIAN GRIGORESCU
INGINER

Șef de Secție în Serviciul porturilor maritime

Fig. 7d. În acest Buletin este prezentată și cala de 40 tone – 1862.

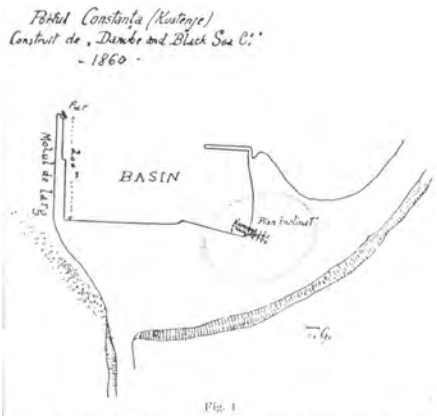


Fig. 1

Pe această instalație nu se puteau scoate vase mai mari ca 20 m. și de un tonaj mai mare de 30 40 tone.

Această primitivă cală se găsea instalată în fundul despre nord al basinului interior al portului vechiu (Fig. 1), în imediata apropiere a atelierului de reparațiuni al Căilor ferate ce această companie instalase pe platforma portului.

Acest plan înclinat a fost ameliorat, de către întreprinderea *Adrien Hallier*, concesionara lucrărilor noului port al Constanței, ea însăși având mare nevoie de el, pentru montajul și construcția multor din vasele și aparatele navale întrebuințate de ea la aceste lucrări.

Acest plan a fost apoi de mare utilitate, serviciului de construcție a portului Constanța, după punerea în regie a întreprinderei *Adrien Hallier*, atît pentru reparațiunile vaselor sale de servitudine

— 175 —

mai mici, cum erau remorcherele, pontoanele etc., cît și pentru construcțiunea lor din nou cum a fost gabare și pontoane basculante pentru aurocamente, corpul remorcherului «Cuza-Vodă», porțile plutitoare ale Basinului de petrol etc.

Pentru vasele mai mari întrebuințate la Construcția Portului Constanța, ca Dragi, Elevatorul, Deroșeuza etc, cala aceasta de halaj era prea mică, așa că aceste aparate de la construcția lor au rămas nerevizuite sub apă, lipsind un mijloc de radub pentru ele în acest port.

Pentru a se înlătura acest inconvenient și pentru că vechiul plan înclinat este menit să dispară în curînd din cauză că înaintarea lucrărilor portului reclamă umplerea platformelor pe amplasamentul lui, s'a construit nouă cală de halaj de 45 m. lungime, cu caracter definitiv și care face parte din programul instalațiunilor de radub ale portului Constanța.

Fig. 8d. Text extras din Memoriul inginerului T. Grigorescu, publicat în Buletinul Societății Politehnice nr. 3/martie 1013. În fig. 1 (portul în 1860), în colțul din dreapta jos al bazinului figurează cala de 40 t („planul înclinat“) din 1862.

Fig. 8d-1. Anteproiectul portului Constanţa întocmit de Direcţiunea de Studii şi Construcţii scos la licitaţie în iunie 1895.

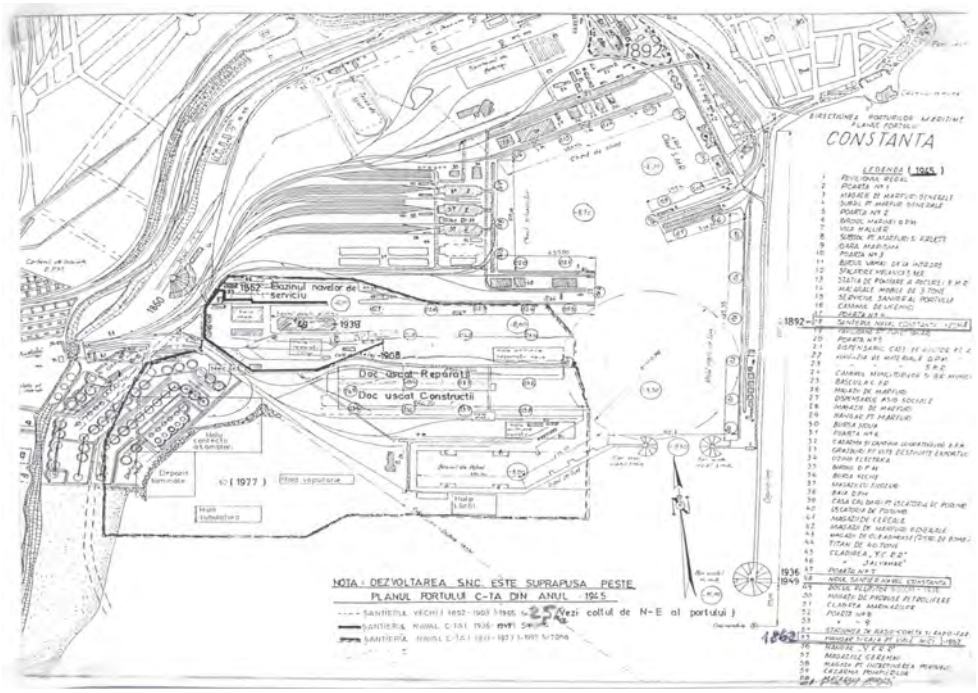


Fig. 9d. Planul portului Constanţa din 1936, completat cu dezvoltările S.N. Constanţa (1938 – 1977). De remarcat: poz. 55 – cala de 40 tone, construită în anul 1862 şi poz. 18 – Atelierele de reparaţii nave, înfiinţate în anul 1892 (Şantierul Naval Constanţa – Vechi).

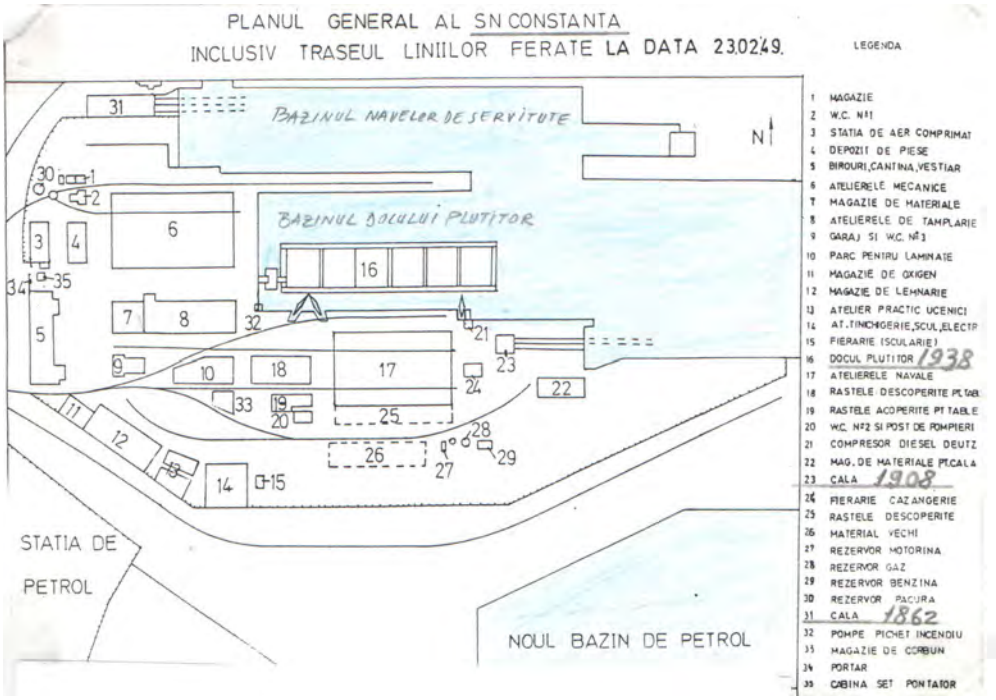


Fig. 10d. Planul general al S.N. Constanţa la data de 23.02.1949, cu poz. 31 – cala de 40 tone (1862) şi poz. 16 – docul plutitor de 8000 tone (1938).

1.3. TRAFICUL NAVELOR ÎN PORTUL CONSTANŢA ÎN JURUL ANULUI 1900 ŞI DOTAREA ROMÂNIEI CU NAVE PROPRII

După Războiul Crimeii, prin tratatul de la Paris din 1856, portul Constanţa a fost declarat liber, sporind interesul puterilor occidentale, precum Anglia, Franţa şi Austria, pentru dezvoltarea comerţului cu Principatele Române.

Statisticile vremii menţionează că în anul 1852 un număr de 326 de corăbii cu o capacitate totală de 60.000 tone transportaseră marfa din Principatele Române spre Occident. Prima corabie maritimă românească care a intrat în portul Constanţa în anul 1834 a fost nava „Marita", care purta numele soţiei domnitorului Gheorghe Bibescu.

Reunirea Dobrogei cu România după anul 1878 a determinat companiile de navigaţie străine să-şi sporească numărul navelor ce frecventau portul Constanţa. După cercetările făcute de **Prof. Dr. V. Ciorbea** şi prezentate în lucrarea „**Portul Constanţa de la antichitate la Mileniul III"**, publicată în anul 1992, numai în anul 1879 au intrat în portul Constanţa 711 nave. Se menţionează că până în anul

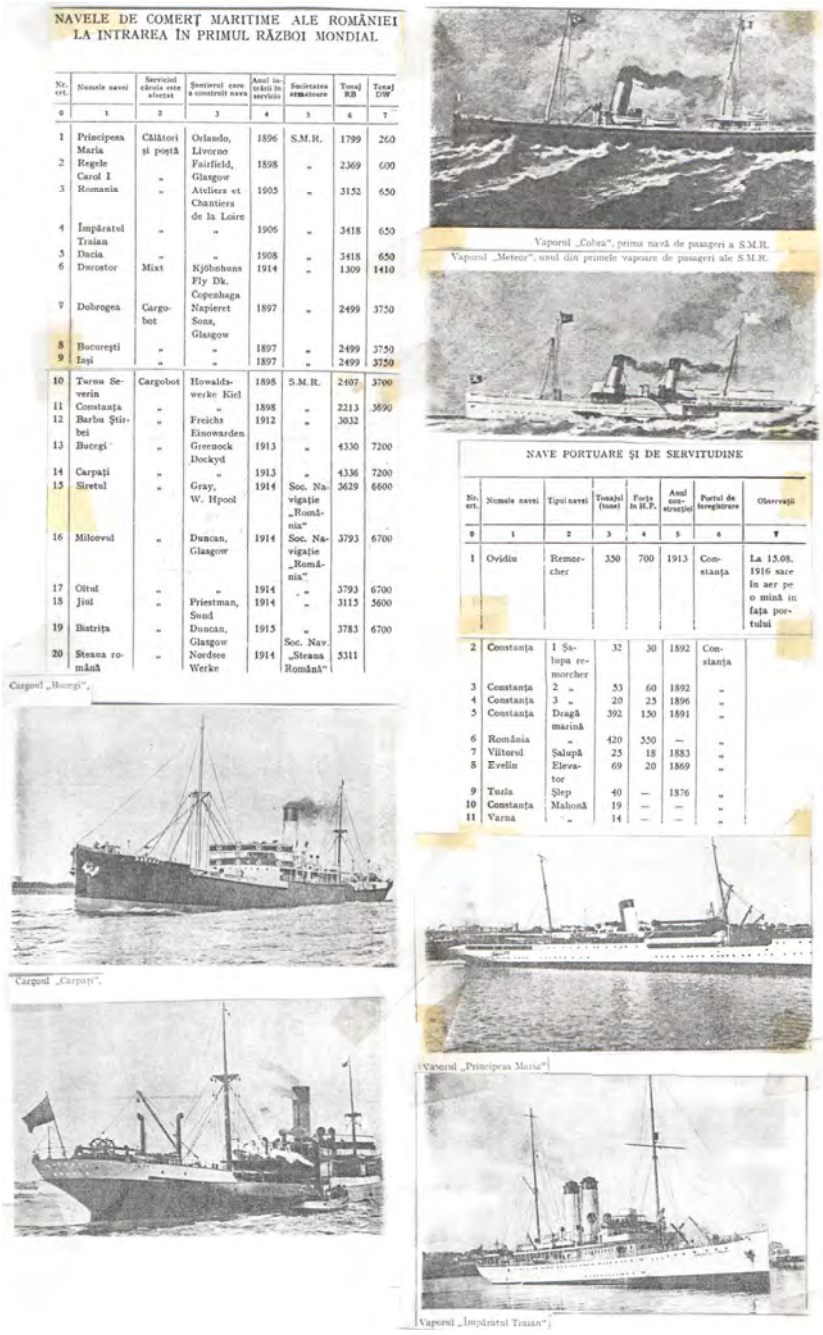
1882 au predominat corăbiile cu vele după care ponderea a trecut pe propulsie mecanică. În perioada 1879 – 1896, în portul Constanța au operat 4.467 vase cu vapori și 3.417 cu vele. În anul 1896 au intrat în portul Constanța 760 de nave din care 608 cu vapori și 152 cu vele.

Opera de construcție a portului Constanța a dus implicit la dezvoltarea flotei maritime.

Inițial exploatarea porturilor, conform Legii din 6 martie 1883, era de competența Direcției Generale a Căilor Ferate (C.F.R.). Se asigurau pentru necesitățile stricte ale activităților portuare, un număr mic de nave de servitute. Astfel, Ministerul Lucrărilor Publice dotează în 1886 portul Constanța cu două bacuri, un vas de salvare „Constanța", o pilotină „Mangalia", un slep de 40 tone „Tuzla" și două mahoane („Midia" de 25 tone și „Singhiol" de 28 de tone).

În anul 1888 se înființează pe lângă Regia Monopolurilor Statului un Serviciu de Navigație, care își asumă transportul cu mijloace proprii a unor produse (lemn, cereale, sare, chibrituri), în Turcia și Grecia. Este achiziționat primul vapor mixt (de mărfuri și pasageri)„Medeea" pentru efectuarea curselor pe ruta Brăila – Constanța – Constantinopol. În anul 1895 ia ființă în cadrul C.F.R. Serviciul Maritim Român (S.M.R). Acesta achiziționează la început cu chirie, apoi ca proprietate, vasele „Cobra", „Meteor" și „Ignazio Florio" (devenit „Principesa Maria"), care au circulat pe Dunărea maritimă și pe linia Constanța –Constantinopol.

Conform datelor publicate în „Dobrogea Jună" din 20 ian. 1905, Serviciul Maritim Român poseda la acea vreme 10 vapoare și anume: „**Regele Carol I**", construit în 1898 la Șantierul The Fairfield Govan-Glasgow, cu lungimea de 106,7 m, lățimea 12,8 m, capacitate 2369 TRB, viteza 18 Nd, puterea 6500 CP. Nava avea 18 cabine clasa I-a cu 48 paturi și 20 cabine cu 60 paturi. Pentru transportul mărfurilor dispunea de un spațiu de 1.026 mc în trei magazii. Nava a fost dată în exploatare la data de 13 iulie 1898; „**Principesa Maria"** construit în 1896 la Șantierul Orlando din Livorno – Italia, cu lungimea de 86,01 m, lățimea 10,65 m, capacitate 1.799 TRB, viteza 18 Nd, puterea 4.113 CP. Nava avea 16 cabine clasa I-a cu 48 paturi și 12 cabine clasa a II-a cu 52 paturi. Avea trei magazii pentru mărfuri cu un volum total de 550 mc. Nava a fost pusă în serviciu la 6 dec. 1896; „**Dobrogea**", „**București**" și „**Iași**" construite în 1897 la Șantierul Napieret, Sans-Glasgow. Aceste nave aveau lungimea de 92,7 m, lățimea 11,8 m, deplasament 3.750 tdw, viteza 9 Nd, puterea 1.050 CP. Fiecare navă avea 5 magazii cu o capacitate totală de 5.144 mc; „**Turnu Severin**" și „**Constanța**", construite în 1898 la Șantierul Howaldswerke din Kiel – Germania. Aceste nave aveau lungimea de 86 m, lățimea 12 m, deplasament 3.700 tdw, viteza 10 Nd, puterea 1.416 CP. Fiecare navă avea 5 magazii cu o capacitate totală de 4.467 mc; „**Sulina**" – remorcher salvator; „**Evelin**" și „**Viitorul**", șalupe pentru rada portului (vezi 11d).



NAVELE DE COMERŢ MARITIME ALE ROMÂNIEI LA INTRAREA ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

Nr. crt.	Numele navei	Serviciul căruia este afectat	Şantierul care a construit nava	Anul intrării în serviciu	Societatea armatoare	Tonaj RB	Tonaj DW
0	1	2	3	4	5	6	7
1	Principesa Maria	Călători şi poştă	Orlando, Livorno	1896	S.M.R.	1799	260
2	Regele Carol I	„	Fairfield, Glasgow	1898	„	2369	600
3	Romania	„	Ateliers et Chantiers de la Loire	1905	„	3152	650
4	Împăratul Traian	„	„	1906	„	3418	650
5	Dacia	„	„	1908	„	3418	650
6	Dunărea	Mixt	Kjöbnhuns Fly Dk. Copenhaga	1914	„	1309	1410
7	Dobrogea	Cargo-bot	Napieret Sons, Glasgow	1897	„	2499	3750
8	Bucureşti	„	„	1897	„	2499	3750
9	Iaşi	„	„	1897	„	2499	3750
10	Turnu Severin	Cargobot	Howaldswerke Kiel	1898	S.M.R.	2407	3700
11	Constanţa	„	„	1898	„	2213	3690
12	Barbu Ştirbei	„	Freichs Einowarden	1912	„	3032	
13	Bucegi	„	Greenock Dockyd	1913	„	4330	7200
14	Carpaţi	„	„	1913	„	4336	7200
15	Siretul	„	Gray, W. Hpool	1914	Soc. Navigaţie „România"	3629	6600
16	Milcovul	„	Duncan, Glasgow	1914	Soc. Navigaţie „România".	3793	6700
17	Oltul	„	„	1914	„ „	3793	6700
18	Jiul	„	Priestman, Sund	1914	„	3115	3600
19	Bistriţa	„	Duncan, Glasgow	1915	„	3783	6700
20	Steaua română	„	Nordsee Werke	1914	Soc. Nav. „Steaua Română"	5311	

Vaporul „Cobra", prima navă de pasageri a S.M.R.

Vaporul „Meteor", unul din primele vapoare de pasageri ale S.M.R.

NAVE PORTUARE ŞI DE SERVITUDINE

Nr. crt.	Numele navei	Tipul navei	Tonajul (tone)	Forţa în H.P.	Anul construcţiei	Portul de înregistrare	Observaţii
0	1	2	3	4	5	6	7
1	Ovidiu	Remorcher	350	700	1913	Constanţa	La 15.08. 1916 sare în aer pe o mină în faţa portului
2	Constanţa	1 Şalupa remorcher	32	30	1892	Constanţa	
3	Constanţa	2 „	53	60	1892	„	
4	Constanţa	3 „	20	25	1896	„	
5	Constanţa	Dragă marină	392	150	1891	„	
6	România	„	420	350	—	„	
7	Vlitorul	Şalupă	25	18	1883	„	
8	Evelin	Elevator	69	20	1869	„	
9	Tuzla	Şlep	40	—	1876	„	
10	Constanţa	Mahonă	19	—	—	„	
11	Varna	„	14	—	—	„	

Cargoul „Bucegi".

Cargoul „Carpaţi".

Vaporul „Principesa Maria".

Vaporul „Împăratul Traian".

Fig. 11d. Navele comerciale ale României (1896 – 1914) şi navele portuare şi de servitute (1869 – 1913). Fotografiile unor nave ale S.M.R. (documente extrase din „Contribuţii la Istoria Marinei Române" de N. Bardeanu şi D. Nicolaescu, Ed. 1979).

1.4. ÎNFIINȚAREA ÎN ANUL 1892 A PRIMULUI ATELIER DE REPARAȚII NAVE ÎN PORTUL CONSTANȚA

La pct. ***1.3.*** am prezentat traficul navelor în portul Constanța, în jurul anului 1900, parcul de nave portuare și de servitute precum și navele din proprietatea S.M.R. din acea perioadă, tocmai pentru a motiva necesitatea firească a unor noi capacități industriale pentru repararea și întreținerea navelor.

Folosirea „planului înclinat" după anul 1862 pentru ridicarea corăbiilor și repararea lor precum și pentru execuția de instalații, ambarcațiuni mici și utilaje plutitoare necesare construcției portului, s-a făcut cu aportul lucrătorilor de la Atelierele C.F.R. din apropiere, care fuseseră construite în anul 1860 de aceeași companie engleză condusă de Barcley. La început, Atelierele C.F.R. din port aveau 84 lucrători și o forță motrice de 24 CP. Pe parcurs, odată cu construcția portului, aceste ateliere s-au dezvoltat și diversificat activitatea, executând în paralel și lucrări de întreținere și reparație a navelor.

În foto de mai sus (făcută în anul 1920), în partea stângă, în zona de N-E a portului, pe o suprafața de 2,5 ha, se văd atelierele navale înființate în 1892, care funcționau în barăci de lemn. La data fotografiei, gara maritimă nu fusese construită. În bazin se văd utilajele portuare de lucru (deroșează, șalande și nave acostate la cheu).

În plan apropiat, în dreapta barăcilor de lemn este o clădire înaltă (Bursa de cereale) și triajul de CF ce merge spre dreapta la depoul CFR-Port și tunelul de la intrarea în port (lângă S. N. Constanța).

1.4.1. Separarea activităţii navale de căile ferate

Documentele existente la Arhivele Naţionale Bucureşti, fondul Ministerului Lucrărilor Publice (vezi 12d, dosar 1/1892 şi 1/1893), fac dovada înfiinţării şi funcţionării din anul 1892 a primului atelier de reparaţii nave în **portul Constanţa.** În acel an, Ministerul Lucrărilor Publice – Direcţiunea Serviciilor Hidraulice Fluviale şi Maritime, a dispus ca Serviciul de întreţinere şi reparaţii, cu atelierul din dotare, existent până atunci în cadrul Direcţiei C.F.R. Constanţa, să devină de sine stătător, cu gestiune şi buget propriu. Aceste documente au fost cercetate şi de istoricul **Stoica Lascu** şi prezentate pentru prima dată în Revista **„Monument, Muzee" Nr. 3/1981, pag. 61-69**, articolul fiind intitulat: „**Mărturii privind istoricul S. N. Constanţa (1892 – 1944)**", vezi 25d.

1.4.2. Documente care atestă înfiinţarea în anul 1892 a Atelierului de reparaţii nave din portul Constanţa

Documentele de arhivă anexate (13d, 14d, 15d, 16d, 17d, 18d), atestă următoarele:

- separarea în anul 1892 a activităţii de reparaţii nave de Direcţia C.F.R. şi întocmirea inventarului de materiale şi obiecte preluate de Atelierul de reparaţii;

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE

DIRECŢIUNEA SERVICIELOR HYDRAULICE
FLUVIALE ŞI MARITIME

Domnule Inginer,

DIRECTOR

Fig. 12d. Scrisoarea nr. 356/24 octombrie 1892,
care atesta înfiinţarea atelierului de reparaţii nave în portul Constanţa
(Arhivele Naţionale Bucureşti, fond Ministerul Lucrărilor publice, dosar 1/1892 şi 1/1893).

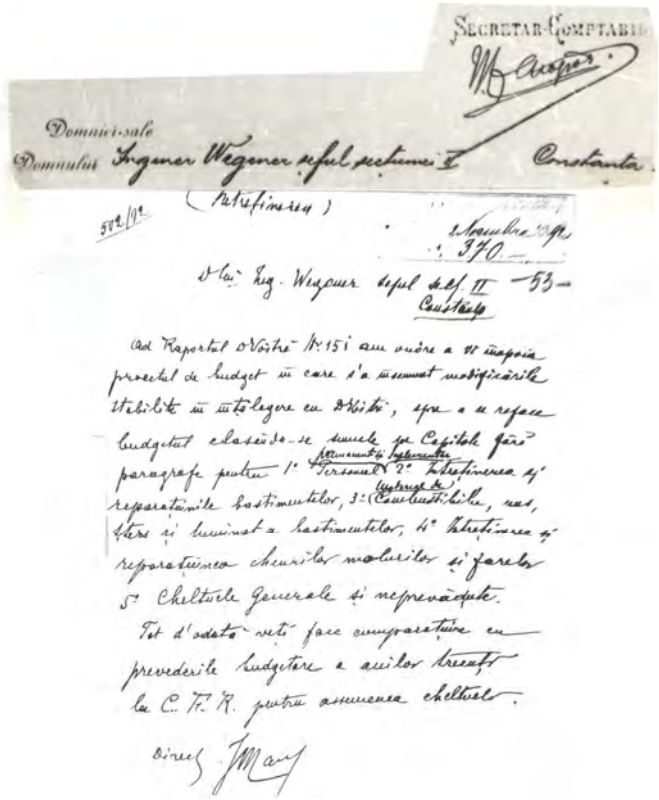


Fig. 13d. Scrisoarea nr. 370/2 XI 1892 prin care se confirma structurarea bugetului, cu capitol distinct pentru activitatea atelierului, după separarea de Direcția C.F.R.

- separarea bugetului de C.F.R.;
- borderou de cheltuieli efectuate de Atelierul de reparații în anul 1892;
- bugetul pe trim. I. 1893 având capitol separat pentru activitatea de reparații a bastimentelor;
- propuneri de cheltuieli pentru dotarea în continuare a atelierului etc.

În scrisoarea nr. 370/2 noiembrie 1892, Direcția Serviciilor Hidraulice din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, solicită Șefului Atelierului de reparații Ing. M. **Wegener**, compararea cheltuielilor cu prevederile bugetelor anilor anteriori de administrație în cadrul Direcției C.F.R. Din lecturarea documentelor prezentate se observă că inventarul noului atelier cuprindea, printre altele, diferite unelte de fierărie, o forjă, mașini de găurit, menghine, foarfeci pentru tablă etc. Din recapitulația bilanțului pe anul 1892, semnat de ing. M. Wegener, reiese valoarea materialelor primite la preluarea activității de la C.F.R., valoarea materialelor cumpărate și folosite în cursul anului 1892, precum și câștigul de 4.550,63 lei, realizat în anul 1892 de Atelierul de reparații nave. În borderoul de cheltuieli pe

anul 1892, semnat de ing. M. Wegener la data de 11 Sept. 1892, sunt menționate facturile pentru plata unei mașini de găurit, a cărămizilor pentru atelierul de forjă precum și pentru punerea geamurilor la atelier. După cum se vede în scrisoarea nr. 147/21 ianuarie 1893, Direcția Serviciilor Hidraulice București, cerea Șefului Atelierului de reparații și întreținere a bastimentelor Ing. M. Wegener, ca inventarul definitiv al noului atelier să se întocmească la data de 1 apr. 1893. Se menționa de asemenea faptul că în 1892, Atelierul de reparații avusese încasări directe în valoare de 3.010,74 lei. Conform bugetului pe trim. I 1893, semnat de **ministrul C. Olănescu**, pentru întreținerea și reparația bastimentelor s-a prevăzut suma de 4.640 lei. După cum se vede din document, Șeful Diviziunei din minister, **Nicolae Ghica**, a semnat bugetul făcând următoarea mențiune: „Acest buget a fost cercetat și aprobat de Consiliul Miniștrilor în ședința de Sâmbătă 1 ian. 1893". Bugetul acorda suma de 4.640 lei pentru finalizarea următoarelor obiective:

- întreținerea și reparația navelor („Draga", pilotina „Mangalia", patru mahoane și patru bărci), pentru care s-au acordat 1680 lei;
- întreținerea și reparația vaporului „Constanța" (navă de salvare). S-au prevăzut lucrări de reparații la corp, mașini, cazanul de abur, timonerie și inventar, în valoare totală de 1960 lei;
- completarea uneltelor pentru Atelier, acordându-se o valoare de 1000 lei.

Referindu-se la aprobarea prin buget a acestui obiectiv, prin scrisoarea nr. 86 / 11 mart. 1893, înregistrată la Direcția Serviciului Hidraulic București cu nr. 941 / 13 mart. 1893, conducerea Atelierului de reparații din Constanța solicita aprobarea comandării mașinilor și uneltelor pe care le propusese cu scrisoarea nr. 160 / 1892. Astfel, se cerea ca suma de 1.000 lei acordată prin buget, să fie folosită drept acont pentru comandarea din timp la fabrica „Kaun et Heller" din Budapesta a unui strung și o raboteză, menționându-se înlesnirile transportului pe Dunăre. Se arăta de asemenea că plata integrală se va face la livrarea mașinilor respective, din bugetul pe anul 1893 – 1894. Anterior, Atelierul de reparații nave mai achiziționase în 1892 o mașină de găurit și diverse unelte mărunte. Pe această scrisoare se vede referatul și rezoluția „Se aprobă" cu semnătura Directorului Serviciului Hidraulic București.

Amplasarea Atelierului de reparații nave s-a făcut în zona de nord-est a portului Constanța (vezi 9d), ocupând o suprafață de 25.000 mp. Spațiile de lucru erau amenajate în barăci din lemn. Abia în 1931, Ing. Gh. Rizescu a construit și un atelier de cazangerie, din șarpantă metalică.

În articolul „Evoluția portului Constanța", apărut în lucrarea „Dobrogea – 50 de ani de viață românească", 1878 – 1928, publicație tipărită în 1928 cu prilejul semicentenarului reanexării Dobrogei (vezi 19d), se consemnează ca la 1 apr. 1899 erau deja instalate atelierele de reparații (este vorba de Atelierele de reparații nave înființate în 1892). În decembrie 1892, având doar 12 lucrători, aceste ateliere s-au dezvoltat și lărgit foarte mult activitatea mai ales după 1896, odată cu începerea lucrărilor de construcție a portului Constanța.

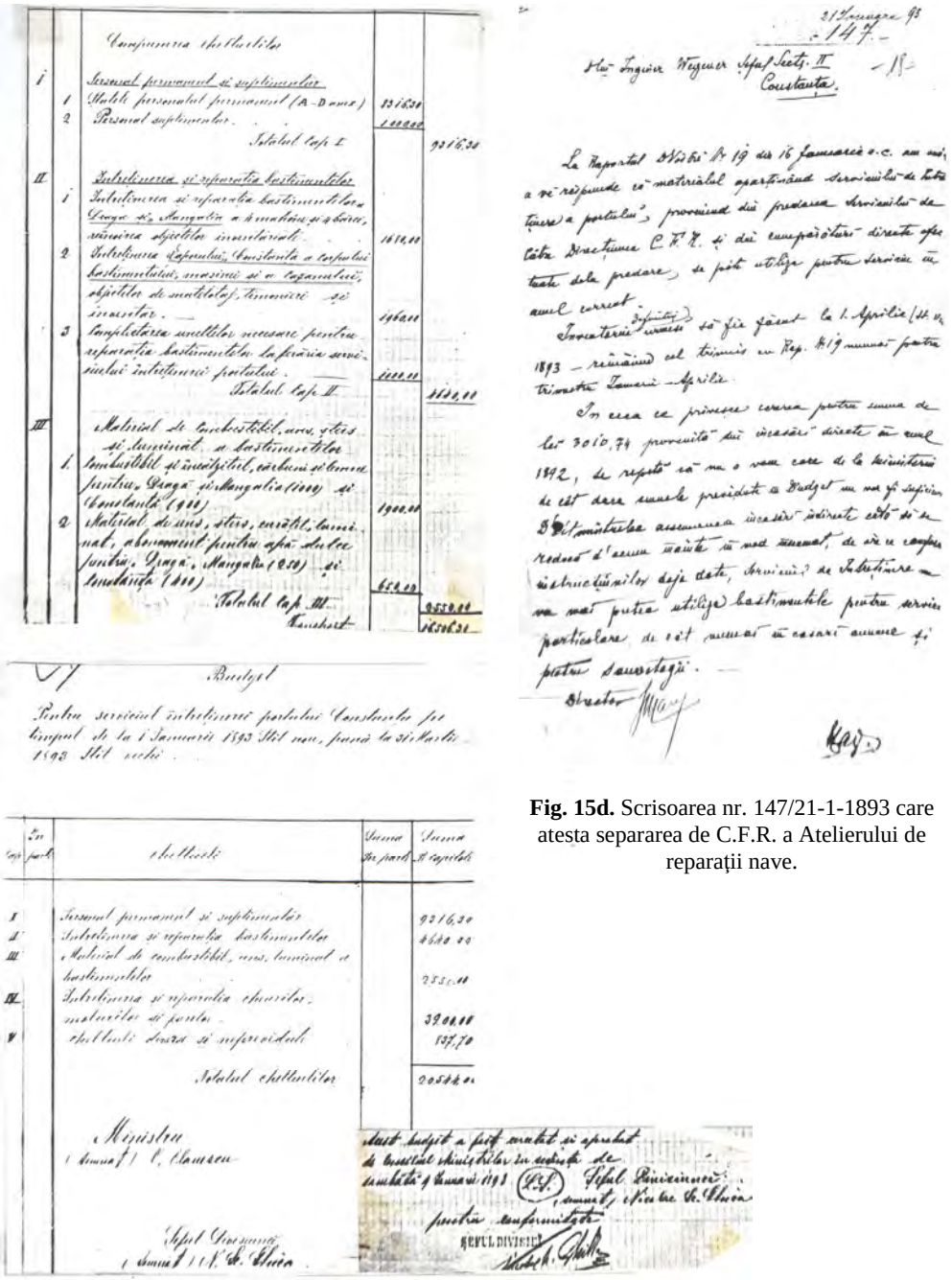


Fig. 15d. Scrisoarea nr. 147/21-1-1893 care atesta separarea de C.F.R. a Atelierului de reparații nave.

Fig. 14d. Bugetul pentru trim. I 1893 (Cap. II pentru atelier), aprobat de Consiliul Miniștrilor la data de 1 ian. 1893.

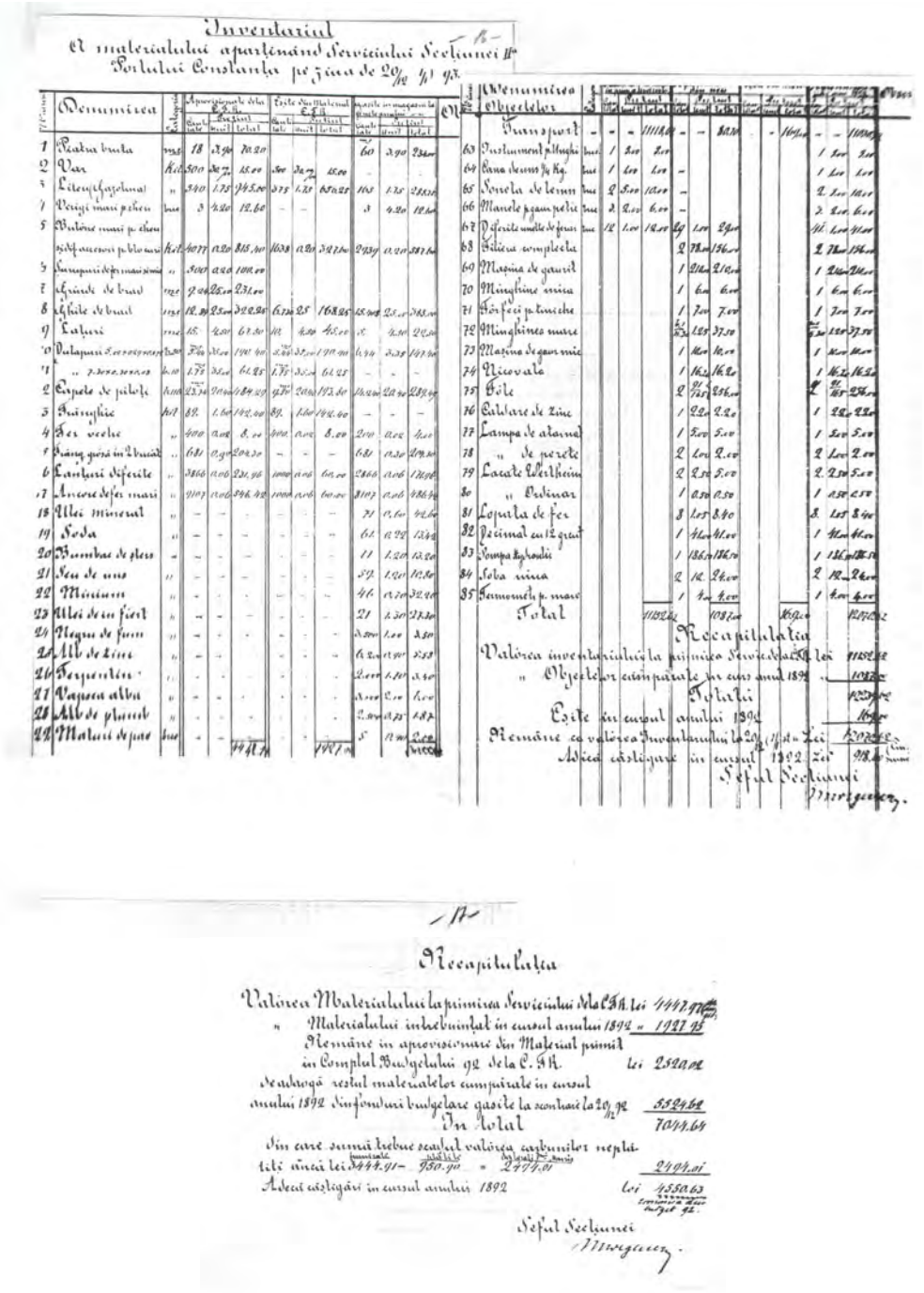
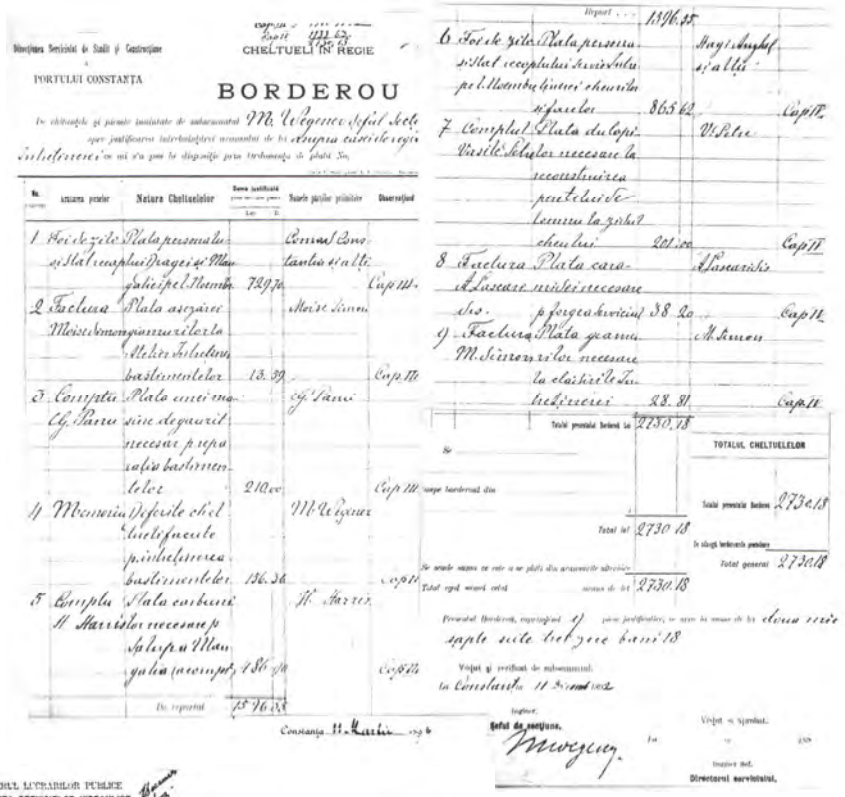


Fig. 16d. Inventarul întocmit după separarea activităţii de C.F.R. în anul 1892.



CHELTUELI IN REGIE

BORDEROU

PORTULUI CONSTANȚA

TOTALUL CHELTUELILOR

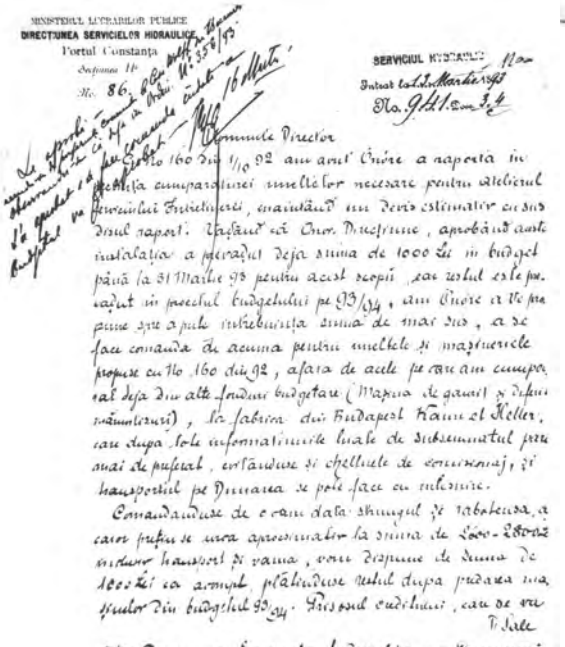
Total general 2730.18

Constanța 11 Martie 1892

Vizat și certificat de subsemnatul: la Constanța 11 Martie 1892

Șeful de serviciu, Mavgeneș

Directorul serviciului,



MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE

DIRECȚIUNEA SERVICIELOR HIDRAULICE

Portul Constanța

SERVICIUL HIDRAULIC

No. 9411 din 3/4

Comunic Directorului No 160 din 1/10 92 am avut Onore a raporta în privința cumpărăturei uneltelor necesare pentru atelierul Serviciului Fluviului, urmărind un devis estimativ cu sus dzisul raport. Văzând că Onor. Direcțiune, aprobând acele instalația a pierdut deja suma de 1000 Lei în budget până la 31 Martie 93 pentru acest scopu, car restul este prevăzut în proectul budgetului pe 93/94, am Onore a Vă propune spre a putea întrebuința suma de mai sus, a da această comandă de acuma pentru uneltele și mașinile propuse cu No 160 din 92, afară de acele pe care am cumpărat deja din alte fonduri budgetare (Mașina de gaurit și dejumătățit), la fabrica din Budapest Kamm et Keller, care după toate informațiunile luate de subsemnatul prea sunt de prisos, cu adăugire și cheltuele de comisionaj, și transportul pe Dunărea se poate face cu înlesnire.

Comandându-se de acum data sumelor și rabatendu-se care prețuri se vor aproximativ la suma de 2600-2800 cu tot transport și vamă, vom dispune de suma de 1000 Lei ca acuma să plătiți restul după predarea mașinilor din budgetul 93/94. Primiți, vă rog, cu deosebită

Șeful Serviciului Hidraulic. — Bucuresci.

Fig. 17d. Borderou de cheltuieli ale Atelierului de reparații la data de 11 dec. 1892.

Fig. 18d. Scrisoarea nr. 86/11 mart. 1893 prin care se solicita comandarea de mașini-unelte pentru dotarea Atelierului de reparații nave.

Fig. 9f. O parte din barăcile de lemn construite în perioada 1892 – 1899, în care au funcţionat Atelierele de reparaţii.

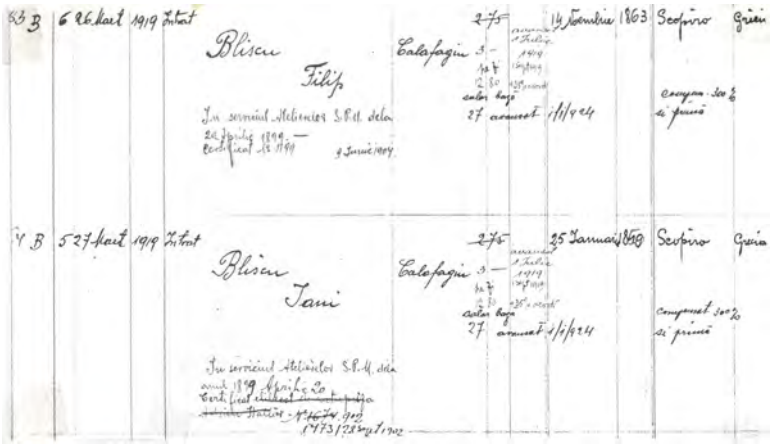


Fig. 24d. Extras din Arhiva SNC privind evidenţa personalului în anul 1919 (doi muncitori calafagii angajaţi la Atelier din anul 1899).

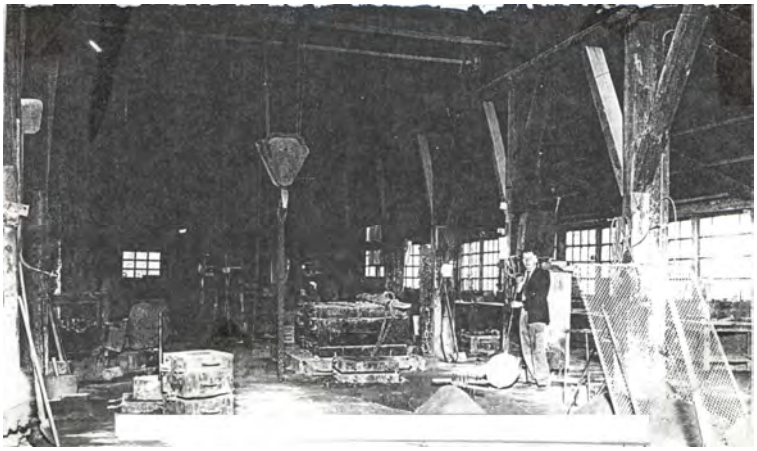


Fig. 10f. Foto din anul 1928 la Atelierul de turnătorie înfiinţat în 1892.

Fig. 11f. Foto din anul 1928 a Atelierelor de forjă și turnătorie.

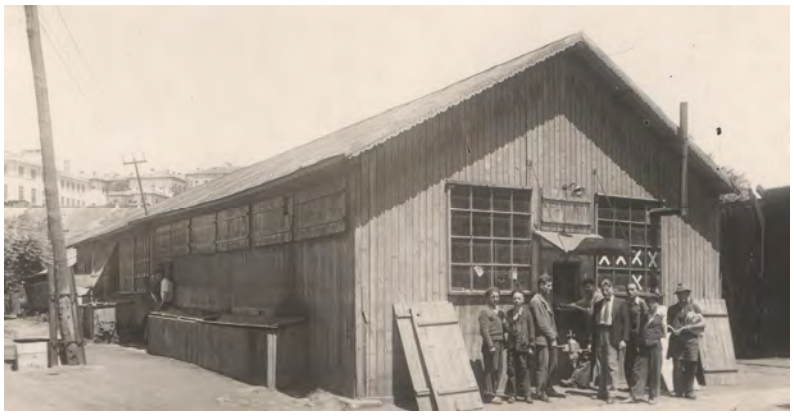


Fig. 12f. Foto din anul 1936 a Atelierului de cazangerie și lăcătușerie.

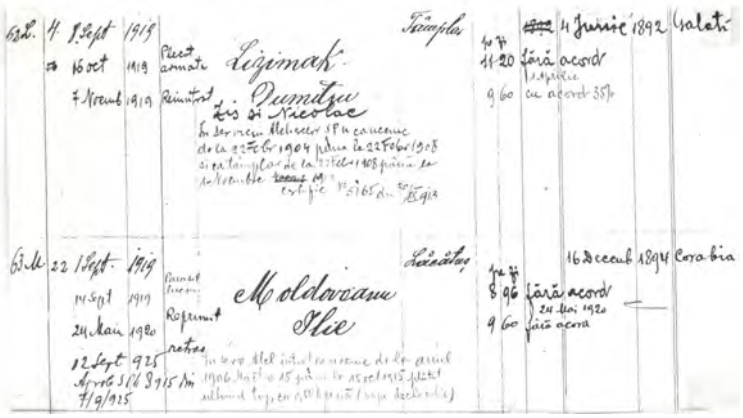


Fig. 28d. Din arhiva SNC – extras din jurnalul SNC de evidență a personalului din 1919 (2 muncitori, tâmplar și lăcătuș, angajat la Ateliere în 1904 și 1906).

Fig. 13f. Foto din anul 1936 a Atelierului de tâmplărie.

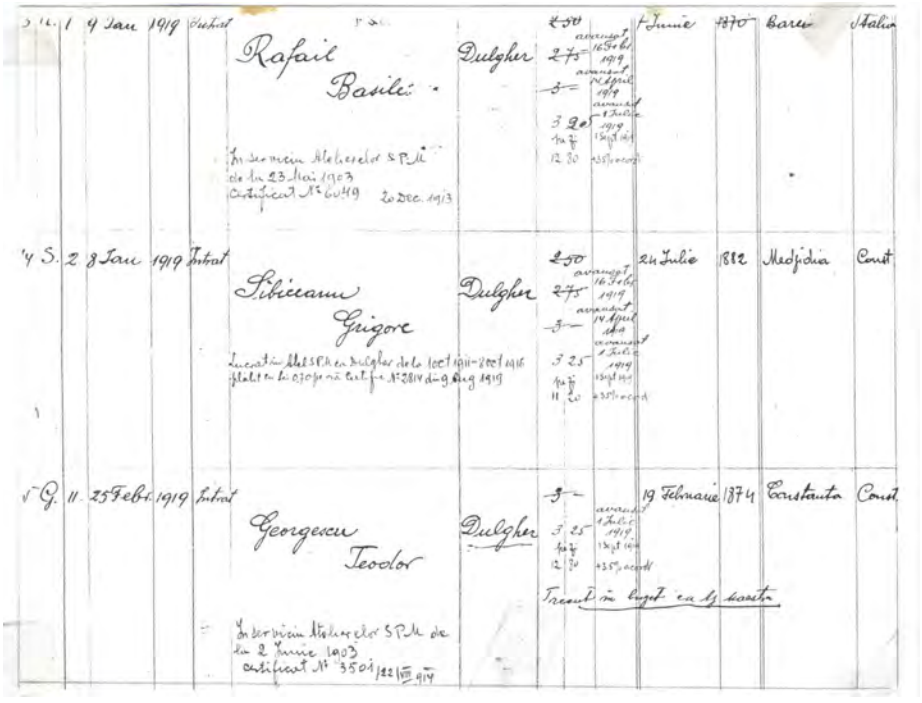


Fig. 27d. Din arhiva SNC – extras din jurnalul SNC de evidenţă a personalului din 1919 (3 muncitori dulgheri angajaţi la Atelier în perioada 1903 – 1911).

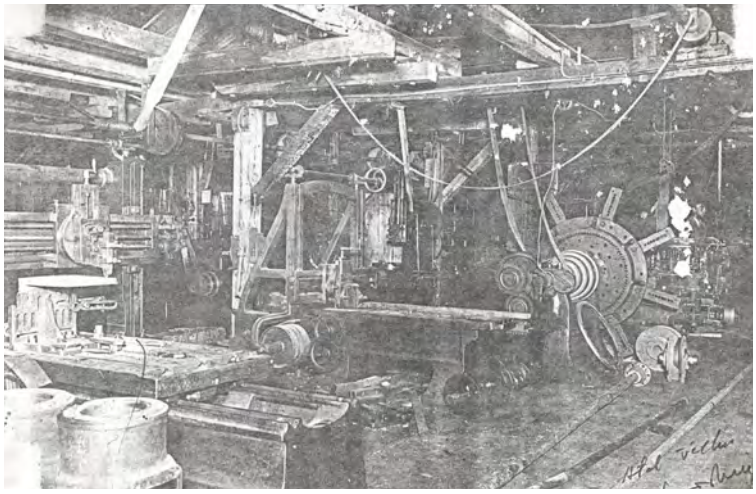


Fig. 14f. Foto: Atelierul de strungărie înainte de Primul Război Mondial (1914 – 1916).

Fig. 15f. Foto din 1937. Meseriașii Atelierului de tâmplărie – sus: Soare Valeriu, Ciocan M. Benescu I., Roșca T., Spirache V., Ciocodeică I., Sprânceană Gh., Marin M., Nedelcu S., mijloc: Mișu I., Mache N., Crisbaseanu N., Nedelcu M. Gosman P., jos: culcați, Marinescu N. și Limbidi T.

Fig. 16f. Foto din 1937 la Atelierul de tâmplărie.

Fig. 17f. Foto din anul 1928 la Atelierul de strungărie.

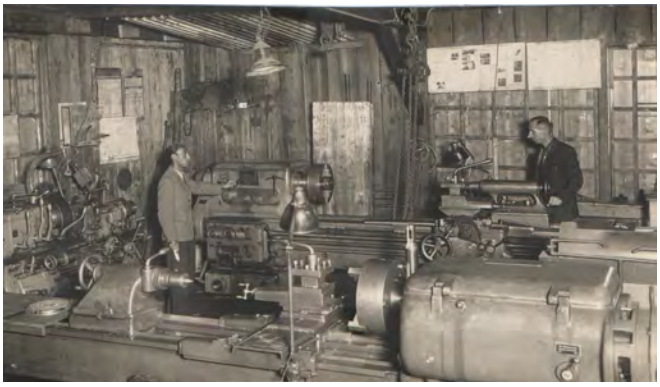


Fig. 18f. Foto din anul 1938 la Atelierul de strungărie.
În stânga, maistrul Popa Pavel, viitorul tehnician principal.

Fig. 19f. Foto din anul 1928 la Atelierul de lăcătuşerie.
În prim plan, maistrul Popa Constantin.

Fig. 29d. Pagina din arhiva SNC, dosar 1919 – 1924 (extras din repertoarul cu meseriașii care se reangajau în perioada 1919 – 1924).

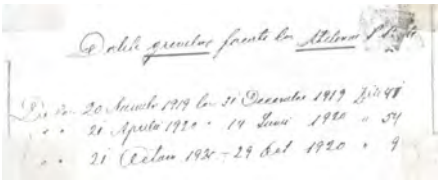


Fig. 30d. Datele grevelor făcute de Ateliere în anii 1919 și 1920 (din arhiva SNC, repertoarul angajaților din 1919).

DOBROGEA

CINCIZECI DE ANI DE VIEAȚĂ ROMÂNEASCĂ

PUBLICAȚIE TIPĂRITĂ CU PRILEJUL SEMICENTENARULUI REANEXĂRII DOBROGEI

EVOLUȚIA PORTULUI CONSTANȚA

g) Cheiul instalațiilor pentru reparația vapoarelor, în lungime de 115,00 m. încă neexecutat.

Pe platforma acestui cheiu se vor executa formele de radub, ear în mod provizoriu s'a executat o cală pentru balarea vaselor până la 1000 tone;

h) Cheiurile molului pentru lemnărie și materiale în massă, în lungime de 1063 m. cuprinzând danele 28—35.

Acest mol este încă neexecutat:

i) Cheiul molului pentru cărbuni, în lungime de 455 m. cuprinzând danele 36—38;

EVOLUȚIA PORTULUI CONSTANȚA

j) Basinul pentru lemnărie, limitat de molul de cereale, cheiul instalațiilor pentru reparația vaselor și molul de lemnărie:

e) Basinul pentru cărbuni, limitat de molul pentru lemnărie și molul de cărbuni;

BUCUREȘTI
CULTURA NAȚIONALĂ
1928

Fig. 31d. Extras din articolul „Evoluția portului Constanța” cuprinzând date despre șantierul naval (publicat în 1928 în lucrarea „Dobrogea – 50 de ani de viață românească, 1878 – 1928).

Fig. 20f. Reparația valvulelor de la navele în reparații.
Foto din anul 1928 în Atelierul de ajustaj.

Fig. 32d. Pagini din arhiva SNC, dosar 1919 – 1924 (extras din repertoarul cu meseriaşii angajaţi în acea perioadă la Atelierele de reparaţii).

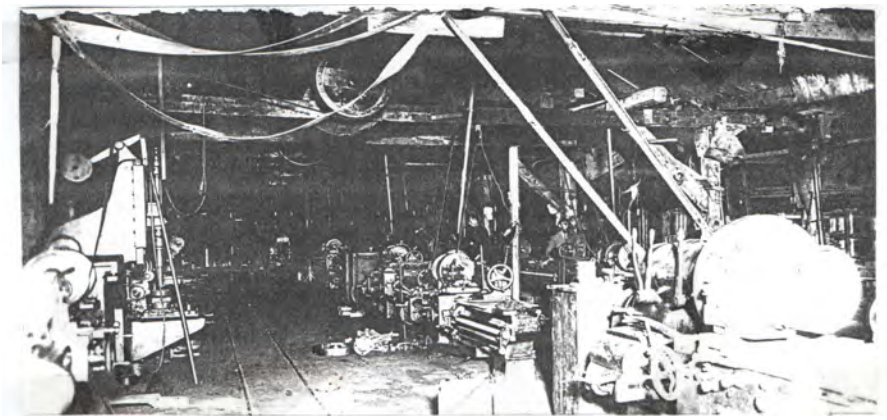


Fig. 21f. Foto: Atelierul de strungărie în anul 1928.

Fir. 22f. Foto: Atelierul de forjă în anul 1928.

Fig. 23f. Foto: personalul Atelierului de turnătorie în anul 1928.

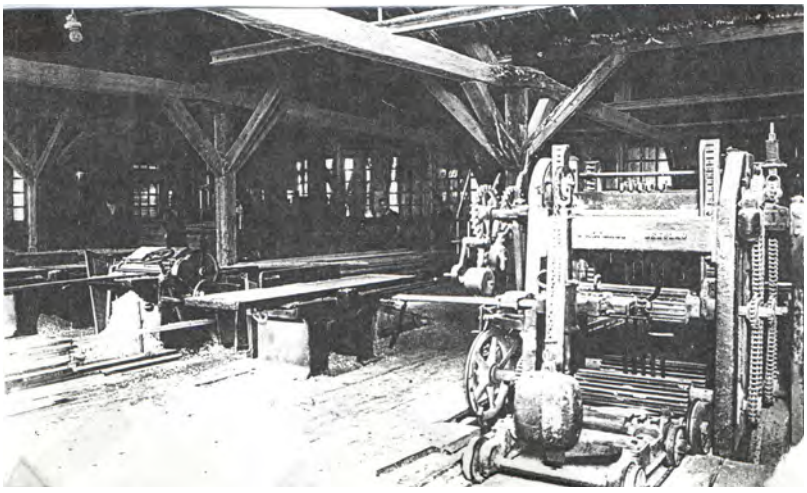
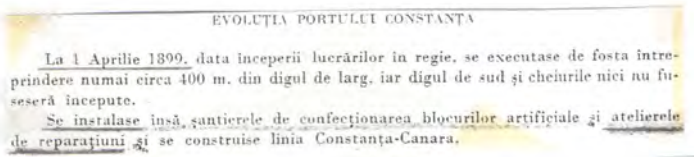


Fig. 24f. Foto: Atelierul de dulgherie (în prim plan gaterul) în anul 1936.



EVOLUŢIA PORTULUI CONSTANŢA

La 1 Aprilie 1899, data începerii lucrărilor în regie, se executase de fosta întreprindere numai circa 400 m. din digul de larg, iar digul de sud şi cheiurile nici nu fuseseră începute.

Se instalase însă, şantierele de confecţionarea blocurilor artificiale şi atelierele de reparaţiuni şi se construise linia Constanţa-Canara.

Fig. 19d. Se precizează că la 1 aprilie 1899 erau deja instalate Atelierele de reparaţii. (Text extras din articolul „Evoluţia portului Constanţa" publicat în 1928 în lucrarea „Dobrogea 1878 – 1928 – 50 de ani de viaţă românească).

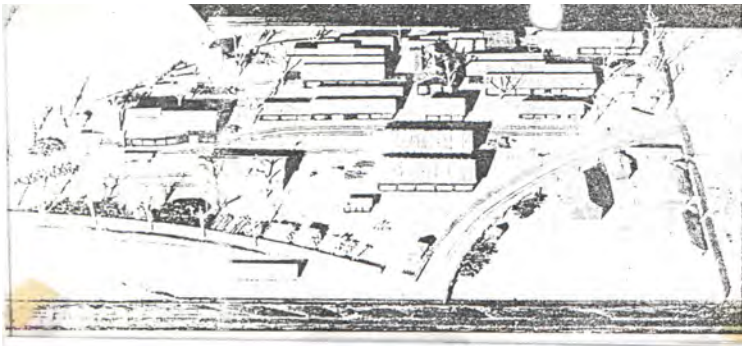


Fig. 5f. Macheta atelierelor de reparaţii după Primul Război Mondial – macheta se află la S.N. Constanţa şi la Muzeul de Istorie Constanţa.

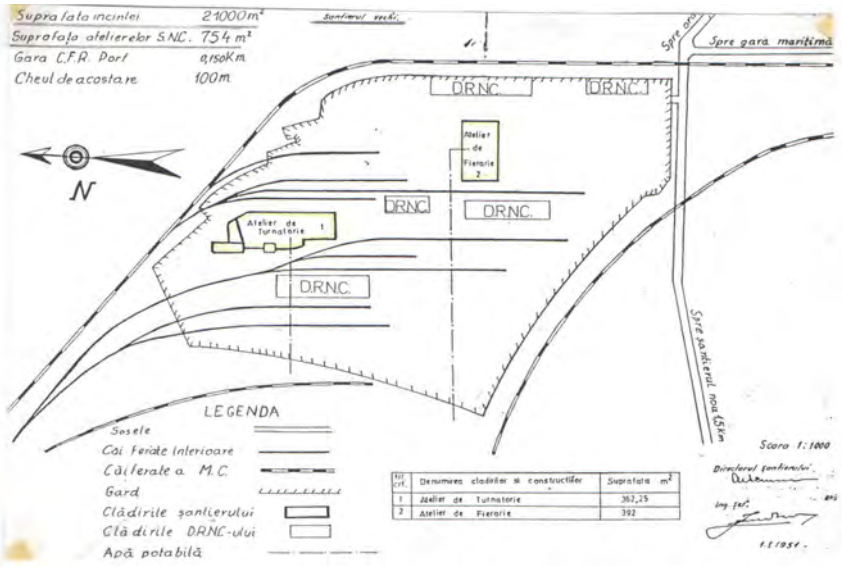


Fig. 20d. Planul „Şantierului Vechi" întocmit la 1 ianuarie 1951 (atelierele de fierărie şi turnătorie înfiinţate în 1892). Planul este semnat de Directorul Ing. Jideaev (sovietic) şi Ing. Şef B. Zaicenko (român), în perioada Sovromtransport.

1.5. PRIMELE STUDII ȘI PROIECTE EFECTUATE ÎNAINTE DE ANUL 1900, PENTRU CONSTRUCȚIA S.N. CONSTANȚA

Deși construcția portului Constanța începuse din 1896, pentru navele din dotare ce executau aceste lucrări (drăgi, deroseze, elevatoare etc.), precum și pentru navele comerciale proprii și străine, nu existau mijloace de ridicare pe uscat în vederea reparării lor, cala existentă din 1862, de 30-40 tone (prezentată la pct. 1.2.) era prea mică pentru asemenea nave și deci se impunea proiectarea și realizarea unor noi instalații de capacități corespunzătoare.

Buletinul Societății Politehnice – partea tehnică – nr. 3/martie 1913, prezintă variantele de proiect pentru portul Constanța (Hartley – 1881, Voisin Bey – 1886, Cantacuzino – 1890 și Anghel Saligny – 1899), toate cuprinzând și instalații pentru andocarea navelor și care erau amplasate în zona actualului Șantier Naval Constanța (vezi schițele de proiect). ***Deci în concepția proiectanților s-a avut în vedere de la început și în unanimitate, înainte de anul 1900, construcția S. N. Constanța pe amplasamentul de astăzi***. Astfel, în primul proiect întocmit de Hartley în 1881, același inginer căruia România îi datorează navigabilitatea gurilor Dunării, se prevedea o formă de radub de 130 m x 30 m, situată în latura de nord a bazinului portului.

În 1886 Voisin Bey, în modificările aduse proiectului portului, prevedea și o cală de dimensiuni mari pe cheul de nord. În proiectul definitiv întocmit de **I. B. Cantacuzino** se prevedea un bazin de radub de 140 m x 25 m ce permitea andocarea navelor de 130 m lungime și un pescaj maxim de 8 m, precum și o cală transversală de 70 m x 30 m. Amplasamentul acestor instalații de andocare era prevăzut la cheul dintre molul nou și molul silozurilor, pe actualul teritoriu și acvatoriu al S. N. Constanța. La acea vreme, în anul 1890, forma de radub a fost amplu studiată de către inginerul Ed. Dupperex, atât din punct de vedere al calculelor cât și constructiv. Construcția formei de radub (140 x 25) m împreună cu cala de halaj transversală, a fost evaluată la 5.000.000 lei. În anul 1897, când Direcția Lucrărilor Portului Constanța era condusă de **I. G. Duca**, proiectul suferă modificări efectuate de o comisie de ingineri formată din **Anghel Saligny, E. Miclescu și P. Tarusianu**, instalațiile de andocare rămânând însă neschimbate ca amplasament. Totuși, în urma unor studii făcute de inginerul diriginte de șantier **P. Zahariade**, care mai târziu va deveni Inspector General, dimensiunile formei de radub au fost mărite, admițându-se dimensiunile analoage ale formei de radub nr. 5 din Le Havre, adică 150 m lungime și 18 m lărgime la radier. În anul 1899 când comanda lucrărilor a fost preluată de noul Director și Inspector General **Ing. Anghel Saligny**, Direcțiunea Portului Constanța deschide un concurs pentru furnitura unui doc plutitor, în locul celor două instalații proiectate, invitând mai multe case din Europa și rezervă în același timp un bazin special pentru el (vezi 5d, fig. 6 – Portul Constanța modificări din 1899) și din acest proiect rezultă amplasarea acestui doc plutitor în actualul bazin al S. N. Constanța. Oferta cea mai avantajoasă cuprindea un doc plutitor compus din trei secțiuni de 50 m, 90 m și 110 m lungime, care puteau fi întrebuințate atât separat cât

și cuplate, pentru andocarea vaselor de la cele mai scurte până la cele mai lungi existente în acea perioadă, având un pescaj de maximum 8 m. Costul acestui doc ar fi fost de 6.299.000 lei și anume:

- secțiunea de 50 m lungime cu o capacitate de ridicare de 2.500 tone, costa 1.527.000 lei;
- secțiunea de 90 m lungime cu o capacitate de ridicare de 4.500 tone, costa 2.212.000 lei;
- secțiunea de 110 m lungime cu o capacitate de ridicare de 5.500 tone, costa 2.560.000 lei.

Criza care a survenit în tară în anul 1900, a împiedicat comanda acestui doc plutitor și din păcate, această strictă necesitate pentru portul Constanța va fi satisfăcută abia în anul 1938.

După cum se vede, nici unul din proiectele de mai sus nu s-a putut executa atunci, pe de o parte din lipsă de fonduri iar pe de alta, nici înaintarea lucrărilor portului nu a permis realizarea lor, întrucât execuția de cheiuri și bazine nu începuseră încă pe amplasamentul hotărât pentru aceste instalații.

În 1908, după studiile inginerului **I. Pâsla** devenit mai târziu Inspector General al portului Constanța, se revine la forma de radub și cală de halaj (plan înclinat) conform fig. 7 – Instalațiile de radub din portul Constanța – 1908 (vezi 22d). Noul proiect prevedea:

- o formă de radub de 150 m lungime și 30 m lărgime;
- o formă de radub de 100 m lungime și 20 m lărgime;
- un plan înclinat longitudinal de 45 m lungime și 15 m lărgime, putând scoate nave până la 50 m lungime și cca. 800 tone greutate.

Dintre aceste trei instalații proiectate, inginerul Anghel Saligny a construit în anul 1908 doar cala de 1000 tone pe locul prezentat în fig. 7.

1.6. CONSTRUCȚIA ÎN ANUL 1908 DE CĂTRE ING. ANGHEL SALIGNY A CALEI DE 1.000 TONE, ÎN BAZINUL ACTUAL AL S. N. CONSTANȚA

Studiile făcute la acea vreme concluzionau că trebuie construită o cală capabilă să scoată la uscat nave până la 90 m lungime (cca. 40% din navele care frecventau portul Constanța) și 2.000 tone greutate. Din motive de economie și socotindu-se că execuția bazinelor de radub nu va întârzia, s-au redus dimensiunile planului înclinat, în vederea scoaterii din apă numai a navelor de servitute folosite la construcția portului. S-a executat o cală cu două sănii având o pantă continuă de 0,08 m/m. Lungimea totală a calei și antecalei era de 111,25 m. Lungimea calei era de 46,5 m iar lățimea totală a platformei calei era de 20 m. Lungimea antecalei era de 64,625 m iar lățimea era de 13,2 m. Cala avea elementele calculate pentru a ridica nave cu greutatea până la 1.000 tone.

Cala de halaj de 45 m. lungime şi 800 tone din Portul Constanţa. (Planşele No. VI, VII, VIII).

Preliminării. La facerea studiilor pentru cala de halaj se ajunsese la concluzia că această instalaţie să fie capabilă a scoate la uscat, vase pînă la 90 m. lungime (circa 40 % din vasele cari frequenteză portul) şi 2000 tone greutate. Costul acestui plan înclinat a fost evaluat la 500.000 lei, pe cînd un doc plutitor de 400 lei tona de ridicare ar fi revenit la 1.000.000 lei, (ţinîndu-se seamă de cheltuelile de dragage, amarare etc...

Din diferite motive de economie, socotindu-se că construcţia docurilor uscate nu va întîrzia, s'au redus dimensiunile planului înclinat, în vederea scoaterei numai a vaselor construcţiei portului, eventual vasele mici ce vin în port. Aşa că cala de halaj construită poate scoate vase numai pînă la 45 m. lungime şi 800 tone greutate.

S'a ales soluţia calei de halaj longitudinale în locul celei transversale de oarece aceasta din urmă, reclamă o lungime de ţărm prea mare, care ar fi fost astfel pierdută pentru alte instalaţiuni şi ar fi împiedicat în acelaş timp un bun acces al liniilor ferate pe chei.

Deşi se obiectează, calelor longitudinale, că supun vasele în timpul manevrei şi dărei la apă, la eforturi însemnate şi pe o zona a corpului vasului numită «brion», la presiuni foarte mari; aceste obiecţiuni n'au însă importanţă cînd cala e construită să suporte aceste presiuni, căci în ce priveşte vasele, ele sunt construite ca să reziste la aceste eforturi suplimentare, şi cari au loc şi în timpul lansărei lor pe cala de construcţie.

Dintre cele 2 sisteme principale de halaj a vaselor, prin alunecare şi prin rostogolire, s'a admis sistemul, cel mai economic, ca cost de primă instalaţie, acela prin alunecare.

Sistemul cel alt prezintă cele mai mari avantaje pentru exploatarea calei, putere mai mică de tracţiune, siguranţă mai mare a vaselor, însă prin faptul că cere un plan înclinat mai lung, un car suport de vase, cale de rulement etc. costul său ar fi fost cu mult mai ridicat.

Dimensiunile reduse ale calei de halaj, s'au stabilit astfel ca să se poată scoate cel mai lung vas al construcţiei portului, Draga «România» de 45 m. lungime şi cel mai larg «Elevatorul plutitor» de 14 m. 00 iar ca pescaj al acestor vase la pronă, 1 m. 75 la apele cele mici obişnuite şi cari sunt (-0,30), sub nivelul 0 al mării.

Réparations des bateaux. Pour faciliter le nettoyage et la réparation des bateaux et des appareils flottants il a été prévu les installations suivantes:

a) Une cale actuellement en construction, pour les navires jusqu'à 900 tonneaux.

b) Une forme de radoub de 150m de longueur.

c) Une forme de radoub de 100m de longueur.

d) Des ateliers possédant les machines et les installations nécessaires aux réparations.

Fig. 21d. Extras din „Notes sur le port Constanta”, document din 1909 care cuprinde construcţiile prevăzute pentru viitorul şantier naval.

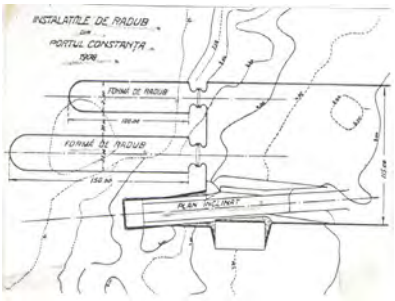


Fig. 22d. Text şi schiţă extrase din Buletinul Societăţii Politehnice nr. 3/martie 1913, cuprinzând cala de 800 t şi formele de radub – proiect 1908.

Fig. 6f. Remorcherul „I. Pasla” în reparaţie pe cala de 800 t, sania nr. 2, în 1937.

Fig. 7f. S.N. Constanţa în 1946 – în dreapta, casa troliilor calei de 800 t, iar în stânga bazinul docului plutitor de 8000 t (se observă puntea superioară a docului plutitor şi nave sovietice RT la reparaţii).

— 190 —

In perioadă de 7 ani nivelul mării în portul Constanţa a fost:
3 zile pe an mai scăzut de cotă (−0,30)
356 » » » coprins între (−0,30) şi (+0,30)
9 » » » mai urcat de cotă (+0,30).

Greutatea maximă de tras pe plan, s'a luat de asemenea greutatea de 800 tone a Dragei «România».

Descripţia calei de halaj de 800 tone. *Amplasament.* S'a ales colţul sud al cheului fundului bazinului, rezervat instalaţiunilor de radub. Axa calei s'a dispus înclinată pe normala cheului, pentru a permite vaselor ce trebuesc ridicate, să se prezinte mai favorabil la scosul lor pe cală.

Terenul de fundaţie. In urma sondajelor făcute, s'a determinat poziţia straturilor pe amplasamentul calei de halaj, precum şi cotele fundului.

Fundul mării se găsea la 4 m. 10 sub cală şi la 5 m. 22 sub ante cală. Sub stratul general de nisip al fundului, terenul era format din argilă verzue marnoasă având înglobată în ea bucăţi de calcar, aşezate pe un banc de calcar compact

Dimensiunile şi panta calei şi ante calei. S'a ales o pantă continuă de 0 m. 08 cm. pe metru, iar coeficientul de frictiune a lemnului de stejar pe lemn de stejar bine unş, cu fibrele perpendiculare, s'a admis la 0, 10.

Lungimea calei este de 46 m. 50; lărgimea platformei ei de 20 m. 00. Lungimea totală a calei şi ante calei este de 111 m. 25.

Lărgimea ante-calei de 13 m. 20. (Vezi planşele VI, VII).

Calea de alunecare e constituită pe ante-cală din un platelaj sau platformă de lemn de stejar pe care sunt fixate traversele mici de alunecare. Această platformă se aşează lestându-se pe antecala. Pe cală, calea de alunecare e constituită din traverse de stejar aşezate în cruce bătute bine pe un strat de balast de 0 m. 50- 0 m. 60 grosime.

Ante-cală. Sistemul cel mai simplu pentru a constitui o ante-cală, e de a face la uscat platelajul de lemn ce va servi de cale de lunecare, a aranja cu antrocamente planul înclinat al ante calei şi în fine a aşeza de asupra platelajul lestându-l cu antrocamente. Cu acest mijloc se obţine o ante-cală rudimentară, cu o înclinare ne uniformă şi deci cu frecări mari la alunecarea sanilor sau carului.

— 191 —

S'a preferit în cazul de faţă, fiind vorba de o instalaţie definitivă, a se construi ante cala din masive de zidărie

Lungimea ante-calei de 64,625 m. s'a determinat în chipul următor: S'a admis ca un vas de 45 m. 00 lungime, cu un pescaj la prora de 7 m. 75, la care se adaogă înălţimea sanieĭ de 0 m. 75 va înfiinţi plutind, calea de alunecare, la o depărtare de intersecţia calei cu nivelul (−0,30), de $\frac{7{,}75 + 0{,}75}{0{,}25} = 31$ m. 25.

O lungime de 20m 255 e necesară pentru că vasul tras în momentul culcărei pe ante-cală să nu easă afară din ante-cala. In fine adăogându-se la această lungimea între cotele −0,30 şi +0,30 de:

$$\frac{0.60 \text{ m.}}{0.08 \text{ m.}} = 7.50 \text{ m.}$$

plus un joc de 5,62 m la partea superioară a antecalei, rezultă că lungimea măsurată pe orizontală este de:

$$31{,}25 + 20{,}255 + 7{,}50 + 5{,}62 = 64.625 \text{ m.}$$

Lărgimea ante-calei este de 13.20 şi este determinată de lărgimea şi formele vaselor întrebuinţate la construcţia portului. De asemenea ţinându-se seama de tipul de sanie şi de platelaj adoptat, s'a găsit că se poate înlocui o ante cală continuă, cu o ante cală formată din 6 serii de masivi longitudinali de 1,20 lărgime şi 1.20 m. ecartament între ei, întrerupţi din 8 m în 8 m pentru uşurinţa de construcţie.

Extremităţile ante calei şi mijlocul ei sunt constituiţi din masivi transversali pentru o bună legătură a masivilor longitudinali. Masivi transversali inferior şi median precum şi longitudinali coprinşi între ei au fost construiţi cu ajutorul chesonului clopot cu aer comprimat. Masivi longitudinali superiori coprinşi între masivul din mijloc şi cel superior, au fost fundaţi cu ajutorul unui colrag plutitor lestabil şi care permite betonarea simultanee a 2 masivi. In fine masivul transversal superior cu un colrag obicinuit şi beton culat sub apă.

După ce sa derocat stînca pe suprafaţa ocupată de ante-cală cu ajutorul deroşeuzei «Lobnitz» găurind stînca cu pilonele ei de oţel, s'a dragat materialul pietros şi argilos cu ajutorul Dragei «Constanţa» specială pentru piatră, după înclinarea necesară a nte calei.

Pentru a se netezi apoi suprafaţa de fundaţie pentru masivi,

Cala de Halaj

Schema încalecării Cablului pe Troliu si Palone

Fig. 23d. Cala de 800 t, text şi schiţă semnată de T.G. (Traian Grigorescu) – extrase din Buletinul Societăţii Politehnice nr. 3/martie 1913.

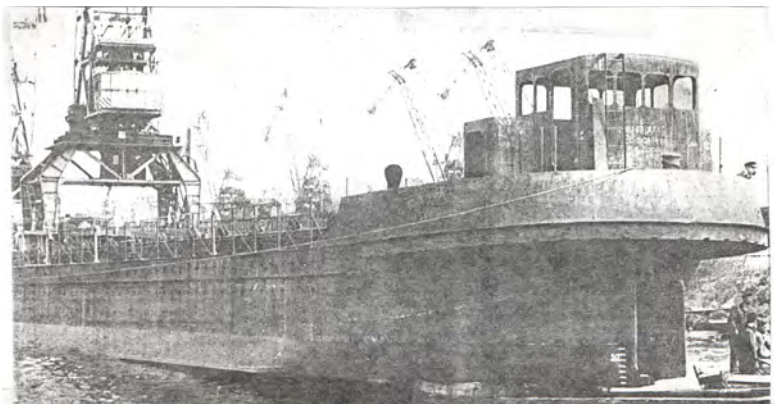


Fig. 8f. Lansarea la apă de pe cala de 800 t a unui şaland de 200 m.c. construit la S.N. Constanţa în anul 1963.

Dimensiunile calei s-au adoptat pentru a putea scoate pe uscat cea mai lungă navă folosită atunci la construcția portului, draga „România” de 45 m lungime și cel mai lat „Elevatorul plutitor” de 14,6 m. Greutatea maximă de tras pe plan s-a luat de asemenea cea a dragii „România”, care era de cca. 800 tone iar pescajul la prova de 1,75 m. Amplasamentul calei s-a făcut în colțul sud-vestic al bazinului rezervat instalațiilor de radub. Astăzi pe acest loc se află platforma de est a halei de lăcătușerie reparații nave și docul plutitor nr. 1 de 8.000 tone (mutat aici în anul 1967 după dezafectarea calei). La data construcției calei, în acel loc fundul mării se găsea la 4,1 m sub cală și 5,22 m sub antecală. Suprafața fundului antecalei s-a derocat cu ajutorul deroseuzei „Lobnitz” iar dragarea materialului pietros și argilos s-a făcut după înclinarea necesară a antecalei, cu ajutorul dragii „Constanța”, specială pentru piatră. La execuția fundațiilor s-au folosit chesoane clopot și cofraje pentru turnarea betonului. După mai multe încercări s-a stabilit rețeta betonului cu un conținut de 400 kg ciment la 1 mc de nisip și 1,5 mc piatră spartă. Costul acestui beton a revenit la 74 lei / mc, inclusiv cofrajele din lemn recuperabil. Cala propriu zisă s-a construit turnându-se material dragat din port, cu un elevator flotant, iar pe o grosime de 0,5-0,6 m s-a pus piatra spartă în care s-a îngropat podeaua din lemn de stejar (grinzi de 20 cm x 15 cm). Cele patru elemente longitudinale ale celor două sănii au fost construite din lemn de stejar (lungime de 0,5 m x 0,6 m) iar coeficientul de frecare a lemnului de stejar pe lemn de stejar bine uns, s-a admis de 0,1.

Troliile (2 bucăți), puteau lucra separat acționând fiecare o sanie, sau cuplat, caz în care dezvoltau împreună o forță de tracțiune de 162 tone. Motoarele electrice dezvoltând o putere de 36 CP la 950 rot/min, lucrau la tensiunea de 450 volți, alimentarea cu curent făcându-se de la uzina centrală a portului. Palanul diferențial avea 8 fire, diametrul cablului fiind de 36 mm. Troliile erau adăpostite într-o clădire rectangulară cu dimensiunile de 12,7 m x 10,5 m. Aceasta era construită dintr-o paiantă de beton armat și umplutură de cărămidă aparentă și așezată pe blocuri de beton de 560 tone greutate, ce serveau ca punct de sprijin pentru efortul de 162 tone necesar ridicării navelor de 1.000 tone. La rândul lor, blocurile de beton erau montate pe o fundație realizată dintr-o cutie cu pereții din beton umplută cu nisip. Această cutie era rezemată pe piloți de stejar bătuți în fundul mării și retezați la 0,3 m sub apă. Lucrările calei de halaj de 1.000 tone s-au executat în regie, afară de furnitura mașinilor, care a fost executată de casa Benrahter de lângă Dusseldorff – Renania iar montajul de către Atelierul de reparații nave înființat în anul 1892. Putem spune că execuția calei de 1.000 tone în anul 1908 (vezi 6f, 7f, 23d și 8f), pe actualul teritoriu al S. N. Constanța, a fost a 2-a mare investiție realizată după dezvoltarea Atelierelor navale înființate în anul 1892. Cala de halaj de 1,000 tone a funcționat aproape 60 de ani, fiind folosită la început pentru întreținerea și reparația navelor și utilajului naval dar și pentru construcția și lansarea la apă a navelor de servitute necesare la execuția lucrărilor de dezvoltare și extindere a portului, iar mai târziu, ca utilaj de bază a S. N. Constanța, pentru realizarea producției de reparații și construcții de nave mici.

Personalul care a lucrat în șantier înainte de anul 1965 a putut vedea manevre de ridicare și lansare pe cele două sănii, a navelor pentru reparații precum și construcția și lansarea la apă a șalupelor, șalandelor, bacuri și pontoane dormitor etc. În anul 1961, cala a fost folosită la capacitatea maximă prin ridicarea pentru reparații a celor două jumătăți a dragii „Ovidiu".

Draga „Ovidiu" avea 1.700 tone și a fost ruptă în două de explozia unui obuz aspirat pe sorb când lucra în port. Jumătățile de navă au fost ridicate pe rând și reparate pe cală iar cuplarea celor două jumătăți în plutire s-a realizat pe docul plutitor de 8.000 tone. Tot pe săniile calei de 1.000 tone, după 1960, a fost tăiat și dat la fier vechi celebrul submarin „Delfinul".

1.7. DEZVOLTAREA ATELIERELOR DE REPARAȚII NAVE DUPĂ ANUL 1900

Am prezentat mai sus documentele ce atestă înființarea în 1892 a primului Atelier de întreținere și reparații nave. Instalarea și dezvoltarea acestui atelier s-a făcut în zona de nord-est a portului Constanța. În anul 1896 au început lucrările de realizare a unui port modern iar activitatea și-a intensificat ritmul în perioada 1899 – 1909 sub conducerea reputatului inginer **Anghel Saligny**. În aceste condiții, dezvoltarea Atelierului de reparații nave a fost firească, astfel că în perioada 1892 – 1900, forța de muncă a crescut la peste 200 muncitori. În anul 1904 la Constanța s-a înființat Școala de meserii, lucrătorii Atelierelor de reparații fiind calificați pentru următoarele activități:

- lucrări de întreținere și reparare a întregului parc de nave de servitute;
- repararea instalațiilor mecanice folosite la execuția lucrărilor de construcții (diguri, cheuri, cala de halaj de 1.000 tone etc.);
- construcția diferitelor instalații mecanice noi etc.

Deși fuseseră amenajate în construcții de scândura, cu caracter provizoriu, atelierele s-au extins rapid ocupând o suprafață de 2,5 ha și conform documentelor din arhiva S. N. Constanța, în anul 1909 ele se compuneau din 9 secții (vezi 5f, 9f, 10f, 11f, 12f, 13f, 14f, 16f, 17f, 18f, 19f, 20f, 21f, 22f, 24f). Secțiile erau utilate pentru executarea de reparații la navele, instalațiile și utilajele portului, precum și la navele Serviciului Maritim Român. Repertoarele anuale ce se mai găsesc la S. N. Constanța (vezi 24d, 26d, 27d, 28d, 29d, 32d), cu salariații atelierelor înainte de Primul Război Mondial, cuprind nomenclatoare cu meseriile specifice din acea perioadă. Din analiza nomenclatorului de meserii specifice pentru reparația navelor, remarcăm pentru început pe cele de calafagii (care etanșau cu câlți și smoală corpurile navelor construite din lemn), fierari și dulgheri, fochiști și vopsitori. După 1905 crește ponderea lăcătușilor, fierarilor, dulgherilor, tâmplarilor, cazangiilor,

turnătorilor, strungarilor, ajustorilor, arămarilor (care executau și reparau instalațiile de tubulaturi la nave), tinichigiilor și sculerilor. În afara numărului mare de meserii, ce demonstrează că se puteau executa lucrări de reparații la nave din ce în ce mai complexe, remarcăm și numărul în continuă creștere a ajutorilor de meseriași, calfite și ucenici, ce erau angajați pentru dezvoltarea în perspectivă a atelierelor de producție. Acest lucru era motivat și de faptul ca după 1908 au fost date în exploatare și cele două file (sănii) ale calei de ridicare a navelor de cca. 1.000 tone, condiții în care pentru toate navele de servitute ale portului se putea executa din acel moment toată gama de lucrări, atât la opera vie cât și la opera moartă. Analizând numărul și structura pe meserii a muncitorilor angajați la ateliere până în pragul Primului Război Mondial, rezultă că la acea dată funcționau secții și ateliere specifice unui șantier naval și anume: cazangerie, fierărie, lăcătușerie, turnătorie, dulgherie, tâmplărie, modelărie, vopsitorie, strungărie, montaj, ajustaj, tinichigerie, arămărie (tubulatură și armături) și scularie. Aceste secții și ateliere s-au dotat pe parcurs cu mașini unelte și scule ce permiteau execuția în totalitate a reparațiilor la navele portului, cu mențiunea că pentru intervențiile la corpurile ridicate pe cala de 1000 tone, fluxul tehnologic era incomod prin faptul că distanța dintre ateliere și cală era de 1,5 km. La navele comerciale proprietatea S. M. R., precum și la cele militare, reparațiile se puteau face numai deasupra liniei de plutire, cala existentă fiind de capacitate prea mică. Totuși, valoarea încasărilor pentru lucrările executate de Atelierele de reparații a crescut în perioada 1908 – 1914 de peste 3 ori (de la 35.944 la 122.000 lei).

Dezvoltarea Atelierelor navale din portul Constanța și realizarea în anul 1909 a unei structuri industriale formate din 9 secții cu activități specifice unui șantier naval precum și darea în exploatare în anul 1908 a calei de 1000 to pe actualul teritoriu, reprezintă prima etapă istorică de dezvoltare a S. N. Constanța.

1.7.1. Atelierele de reparații nave în Primul Război Mondial

Deși instalate provizoriu, începând din anul 1892 și până la Primul Război Mondial, Atelierele de reparații cu cele 9 secții fuseseră dotate corespunzător pe parcurs și funcționau foarte bine în structura complexă la care ajunseseră.

În „Memoriul Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă din Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, asupra necesității șantierelor navale în raport cu dezvoltarea Marinei Comerciale a României“ prezentat Consiliului de Miniștri la data de 5 martie 1943 (vezi dosar nr. 1171, fond Președinția Consiliului de Miniștri 1943, Arhivele Naționale București), inginerul **Gheorghe Rizescu**, la acea dată Subdirector General al P.C.A. – București și **C. Bușilă**, pe atunci Ministrul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, arătau următoarele: **„înainte de războiul trecut, atelierele au luat o dezvoltare mare,**

ajungând ca în perioadele de lucrări maxime, numărul lucrătorilor să crească până la 800 – 1.100 oameni”. Este vorba de perioada (1900 – 1916), când Anghel Saligny în primii 10 ani a crescut mult ritmul lucrărilor de construcție a portului Constanța, o contribuție importantă fiind adusă și de Atelierele de reparații, dezvoltate de dânsul în anii 1899 – 1909. În timpul Primului Război Mondial, atât portul cât și atelierele de reparații au fost grav avariate și descompletate. După război, Atelierele de reparații erau practic distruse și jefuite. În aceeași situație se aflau și cele două sănii și troliile calei de halaj de 1.000 de tone. În lucrarea „**Din tezaurul documentar Dobrogean**” editat de Direcția Generală a Arhivelor Statului în anul 1988, documentul cu nr. 365 din 26 decembrie 1918, prezintă tabelul cu valoarea pagubelor provocate instalațiilor portului Constanța de armatele inamice în timpul Primului Război Mondial. În acest document se precizează că paguba la Atelierele de reparații era de 1.700.000 lei iar la cala de halaj de 200.000 lei. Dar iată succint cum descrie dezastrul cercetătorul istoric **Stoica Lascu** în articolul „Mărturii privind istoricul S. N. Constanța (1892 – 1944)”, publicat în 1981 în Revista „Monument, Muzee” nr. 3 pag. 61-69: **„Mașinile și sculele lipseau complet de la secțiile de lemnărie, tinichigerie, scularie, cazangerie, arămărie, vagonaj, galvanizare și vopsitorie, iar la atelierele de fierărie lipseau total ciocanele cu aer comprimat și o parte din scule; la fel și la turnătorie unde instalația era degradată”**.

Într-o cuvântare din anul 1924, inginerul **Mircea Protopopescu**, Șeful Serviciului Porturilor Maritime, arăta că în 1918 în ateliere mai exista doar un batiu de strung și acela era spart (Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța, nr. 5 /1924). O parte din mașini, scule și materiale fuseseră jefuite și transferate în Bulgaria, Turcia și Germania.

Conform documentelor întocmite după război, în Atelierele de reparații lipseau 14 strunguri, 4 raboteze, 3 freze, 160 menghine de banc, 6 polizoare, 2 ciocane de forjă cu aer comprimat de 200 și respectiv 400 kgf, 30 forje de câmp cu ventilator, 3 ștanțe, 2 pompe hidraulice, un valt de roluit table, foarfece de tăiat tablă, fierăstraie și diverse unelte de mână. La cala de halaj de 1.000 tone lipseau motoarele, lanțul săniilor, cricurile mecanice de ridicat și toată lemnăria de la cele două perechi de sănii. Refacerea lucrărilor și dotărilor la atelierele de reparații și cală s-au făcut în următorii 4 ani (1919 – 1922).

La sfârșitul anului 1924, la conducerea Direcției Generale a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă este numit inginerul **Gh. I. Vardala**. Atunci au început lucrările de derocare și dragare a fundului bazinelor portului Constanța.

2.

CONSTRUCȚIA UNUI ȘANTIER NAVAL MODERN LA CONSTANȚA

2.1. ATELIERELE DE REPARAȚII NAVE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ (1918 – 1938)

În Cap. I am prezentat starea dezastroasă în care se aflau atelierele de reparații nave și cala de 1.000 tone, după terminarea Primului Război Mondial. În perioada 1919 – 1922, Atelierele de reparații nave au fost reutilate iar platelajele celor două perechi de sănii ale calei de halaj de 1.000 tone au fost complet refăcute.

Conform documentelor din Arhiva S. N. Constanța (repertoare cu numele meseriașilor angajați în perioada 1919 – 1924), din care am prezentat câteva pagini, rezultă că la cele 12 secții ale atelierelor, forța de muncă ajunsese la **571** muncitori. Peste 200 muncitori figurează în fișa de evidență, ca foști lucrători angajați la Atelierele de reparații nave încă din perioada 1896 – 1900 și după 1900, până la declanșarea Primului Război Mondial. După refacerea și punerea în funcțiune a calei de 1.000 tone, s-au reparat remorcherele „Amarillys”, „Julietta” și „Andreea”, precum și draga „România”, care în timpul războiului fusese scufundată.

În 1920 se înființează Școala Industrială de Ucenici, care funcționa în incinta Atelierelor de reparații nave, într-o construcție din paiantă de lângă Policlinica portului. În anul 1924 a ieșit prima promoție de meseriași formată din 4 strungari și un lăcătuș.

Prin transformarea Direcției Generale a Porturilor în Regie Autonomă și după aceea în Administrație Comercială a început o perioadă de noi investiții în portul Constanța. Ca urmare, și Atelierele de reparații nave care continuau să-și desfășoare activitatea în barăcile provizorii din lemn, au fost reutilate, sporind gama lucrărilor de reparații la cele **17 nave ale S. M. R**., **31 nave de servitute ale portului**, **18 nave ale Marinei Regale**, instalațiile stației de petrol, precum și lucrări pentru particulari. Reparațiile curente la navele mari se executau deasupra liniei de plutire, la mașini, instalații și amenajări. Fluxul tehnologic de reparații se realiza prin ateliere (pentru execuția și reparația reperelor) și cheiurile pentru montaj și probe, la navele acostate la primele dane construite: nr. 13 până la 24, unde era amplasată macaraua „Titan” de 40 tone (vezi 25f), utilizată și pentru construcția digurilor. Pe cala de 1.000 tone se executau reparații medii dar și capitale, la nave cu lungimea până la 55 m.

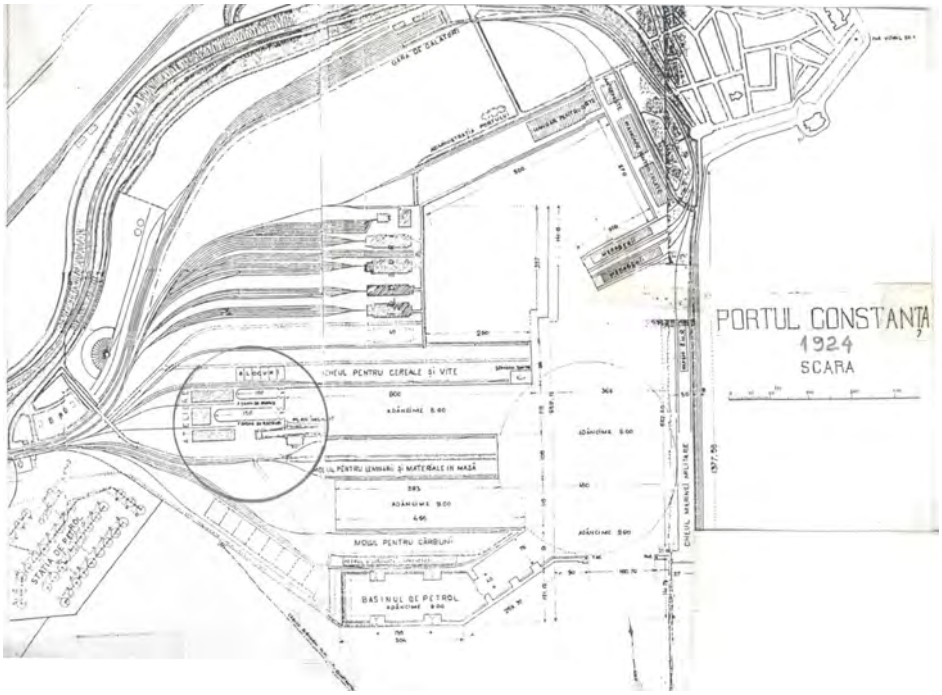
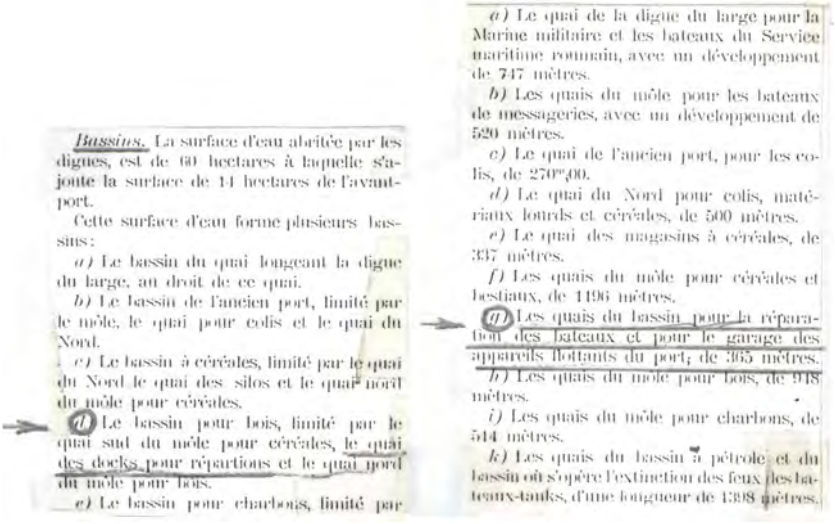


Fig. 36d. Planul portului Constanţa din 1924 cuprinzând proiectul S.N. Constanţa. La acea dată, era realizată numai cala de 800 tone, construită de Saligny în 1908.



Bassins. La surface d'eau abritée par les digues, est de 60 hectares à laquelle s'ajoute la surface de 14 hectares de l'avant-port.

Cette surface d'eau forme plusieurs bassins :

a) Le bassin du quai longeant la digue du large, au droit de ce quai.

b) Le bassin de l'ancien port, limité par le môle, le quai pour colis et le quai du Nord.

c) Le bassin à céréales, limité par le quai du Nord le quai des silos et le quai nord du môle pour céréales.

d) Le bassin pour bois, limité par le quai sud du môle pour céréales, le quai des docks pour réparations et le quai nord du môle pour bois.

e) Le bassin pour charbons, limité par

a) Le quai de la digue du large pour la Marine militaire et les bateaux du Service maritime roumain, avec un développement de 747 mètres.

b) Les quais du môle pour les bateaux de messageries, avec un développement de 520 mètres.

c) Le quai de l'ancien port, pour les colis, de 270m,00.

d) Le quai du Nord pour colis, matériaux lourds et céréales, de 500 mètres.

e) Le quai des magasins à céréales, de 337 mètres.

f) Les quais du môle pour céréales et bestiaux, de 1196 mètres.

g) Les quais du bassin pour la réparation des bateaux et pour le garage des appareils flottants du port, de 365 mètres.

h) Les quais du môle pour bois, de 918 mètres.

i) Les quais du môle pour charbons, de 514 mètres.

k) Les quais du bassin à pétrole et du bassin où s'opère l'extinction des feux des bateaux-tanks, d'une longueur de 1398 mètres.

Fig. 35d. Fragmente (l. franceză) extrase din „Notes sur le Port de Constanta”, 1909, în care la pct. d şi g se stabiliseră cazanele şi cheurile pentru S.N. Constanţa.

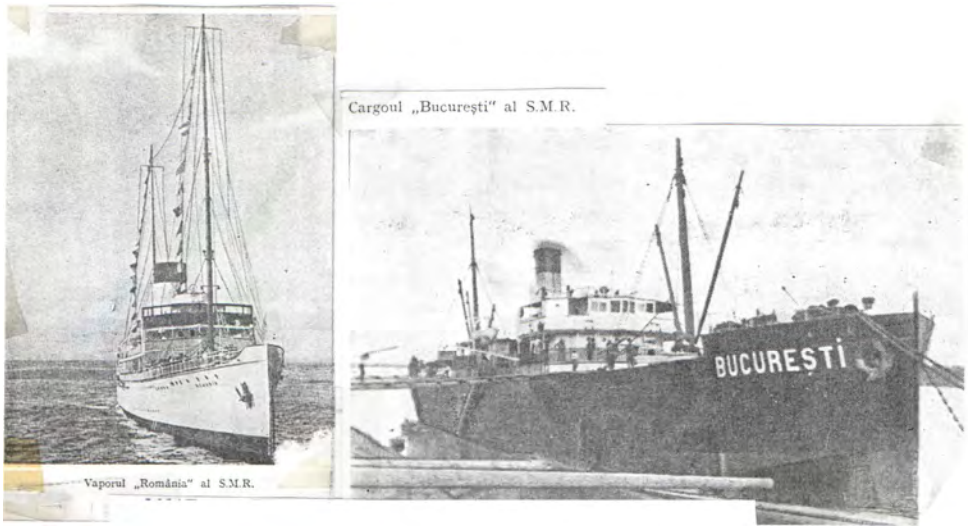


Fig. 26f. Fotografiile navelor: „România" în serviciul S.M.R. din anul 1905 și „București" în serviciul S.M.R. din anul 1897.

În „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța" din anul 1933 pag. 93 se arăta că numărul lucrătorilor de la Atelierele de reparații nave ajunsese la 290 zilnic, față de 240 în 1931. Se mai menționează de asemeni că valoarea lucrărilor de reparații pentru navele S. M. R. ale Marinei Militare, Stația de petrol și particulari s-au ridicat în 1932 la 17.850.000 lei față de 13.325.071 lei în 1931.

Activitatea de producție devenea din ce în ce mai incomodă din cauza distanței mari (cca. 1,5 km) dintre cala de 1.000 tone și atelierele de reparații nave, folosindu-se obligatoriu un flux tehnologic greoi și costisitor.

Se impunea de urgență mutarea vechilor Ateliere navale în zona calei de 1.000 tone, pe amplasamentul prevăzut în proiectele din sec. XIX pentru S. N. Constanța. De fapt, am menționat anterior că toate studiile și proiectele întocmite de specialiști prevedeau construcția S. N. Constanța în zona danelor 26 – 28 – 35.

După anul 1927, documentele de arhivă redau mai clar și cu continuitate activitatea vechilor ateliere de reparații nave și îndeosebi date și preocupări majore ale conducătorilor acestora pentru mutarea lor în construcții moderne, în zona calei de 1.000 tone, pe locul de azi al S. N. Constanța.

Astfel, de la 1 iunie 1927, la conducerea atelierelor de reparații nave a fost numit inginerul Gh. Rizescu, constănțean de origine, diplomat al Școlii Politehnice din București, secția Electromecanică cu calificativul „foarte bine" și licențiat în Matematici la Facultatea de Științe din București.

În paralel cu conducerea Atelierelor de reparații, Ing. Gh. Rizescu ocupă și funcția de Director al Școlii Industriale de Ucenici de pe lângă Atelierele de reparații.

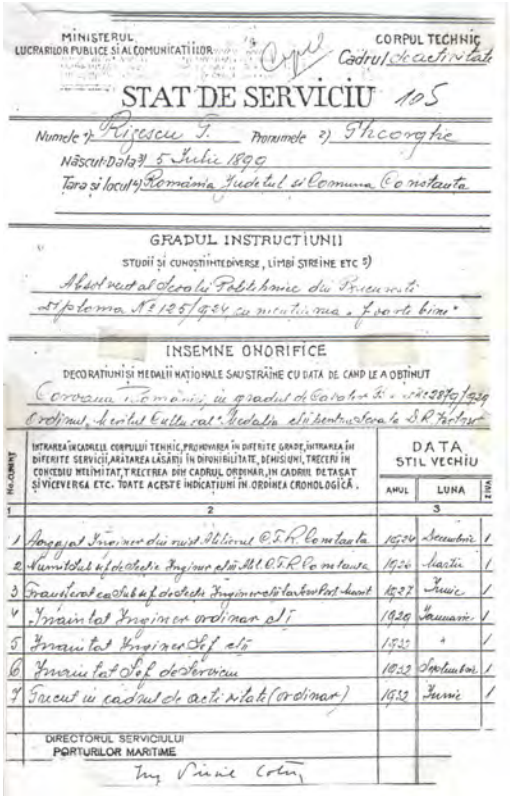
În continuare, acesta devine Șef de Serviciu și Ing. Șef la Serviciul Porturilor Maritime Constanța, iar din anul 1936 este numit **Subdirector General al Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.) București, conducând Direcția Tehnică.**

Timp de aproape 20 de ani, Ing. Gheorghe Rizescu și-a adus o contribuție hotărâtoare în proiectarea, realizarea și recepția construcțiilor S. N. Constanța.

Dar iată cum era apreciată în ***Revista „Marea" din martie 1936****, activitatea desfășurată la Constanța în perioada 1924 – 1936, de inginerul Gh. Rizescu:*

„D-l ing. Rizescu a fost numit Subdirector al P.C.A., încredințându-i-se Serviciul Tehnic.

Multiplele calități care ilustrează personalitatea inginerului Rizescu l-au calificat ca mare competență în materie de tehnică, înălțându-l între tehnicienii noștri de mare și recunoscută valoare. Iată de ce ne bucurăm sincer de numirea D-Sale în postul acesta de mare răspundere pe care fără îndoială activitatea inginerului Rizescu, îl va onora" (vezi 33d, 34d, 37d, 39d, 40d).



MINISTERUL LUCRARILOR PUBLICE SI AL COMUNICATIILOR — CORPUL TECHNIC — Cadrul Secundar

STAT DE SERVICIU 105

Numele 1) Rizescu I. Prenumele 2) Gheorghe

Născut-Data 3) 5 Iulie 1890

Țara și locul 4) Romînia Județul și Comuna Constanța

GRADUL INSTRUCȚIUNII

STUDII ȘI CUNOȘTINȚE DIVERSE, LIMBI STREINE ETC 5)

Absolvent al Școalei Politehnice din Bucuresti

Diploma Nr 125/924 cu mentiunea „foarte bine"

INSEMNE ONORIFICE

DECORAȚIUNI ȘI MEDALII NAȚIONALE SAU STRĂINE CU DATA DE CAND LE A OBȚINUT

Coroana României în gradul de Cavaler Nr. 28870/1929

Ordinul Meritul Cultural: Medalia Comemorativă a S.M. Regelui

No. curent	INTRAREA ÎN CADRELE CORPULUI TEHNIC, PROMOVAREA ÎN DIFERITE GRADE, INTRAREA ÎN DIFERITE SERVICII, ARĂTAREA LĂSĂRII ÎN DISPONIBILITATE, DEMISIUNI, TRECERI ÎN CONCEDIU NELIMITAT, TRECEREA DIN CADRUL ORDINAR, ÎN CADRUL DETAȘAT ȘI VICEVERSA ETC. TOATE ACESTE INDICAȚIUNI ÎN ORDINEA CRONOLOGICĂ.	DATA STIL VECHIU ANUL	LUNA	ZIUA
1	2	3		
1	Angajat Inginer din mar. Militară C.F.R. Constanța	1924	Septembrie	1
2	Numit Șef de Birou Inginer al Mil. C.F.R. Constanța	1926	Martie	1
3	Transferat ca Șef de Birou Inginer la Serv. Port. Constanța	1927	Iunie	1
4	Înaintat Inginer ordinar cl I	1929	Ianuarie	1
5	Înaintat Inginer Șef cl a	1930	"	1
6	Înaintat Șef de Serviciu	1932	Octombrie	1
7	Trecut în cadrul de activitate (ordinar)	1932	Iunie	1

DIRECTORUL SERVICIULUI PORTURILOR MARITIME

Ing. Vivian Colin

Fig. 33d. Statul de serviciu al inginerului Gh. Rizescu, numit Șeful Atelierelor de reparații în anul 1927 (extras din dosarul nr. 28/1935, fond D.N.M., Arhivele Naționale Constanța).

Fig. 25f. Foto din anul 1936. Montarea cazanului de aburi pe nava în reparație folosind macaraua de 40 tone „Titan” instalată la dana 24.

MEMORIU

Asupra activității în serviciul Statului
1924 – 1934

Diplomat al Școalei Politehnice din București, secția Electromecanică, cu calificativul 'foarte bine' și licențiat în Matematici dela Facultatea de Științe din București.

Am fost numit pe ziua de 1 Decembrie 1924 ca inginer în Direcțiunea Atelierelor C.F.R. și repartizat la Atelierul C.F.R. Constanța.-

Aci în calitate de șef al secției de vagoane și în urmă a celei de locomotive, am adus importante modificări în modul de executare al lucrărilor, și am sporit producția atelierelor în mod apreciabil, întrucât în acea perioadă căile ferate duceau o mare lipsă de vagoane și locomotive.-

Dela 1 Iunie 1927 am trecut la Serviciul Porturilor Maritime din Constanța unde funcționez și astăzi.-

In această Direcțiune am fost admis cu gradul de șef de secție și însărcinat cu conducerea Atelierelor Portului.-

La această dată atelierele aveau un număr de circa 300 lucrători și erau complect neutilate.- Cea mai mare parte din lucrările mecanice necesare portului se executau prin antreprise.-

Dela această dată numărul lucrătorilor atelierului a crescut treptat, ajungând astăzi la peste 900.-

Atelierele au fost complectate cu utilaje cu cele mai moderne mașini, instalațiuni de aer comprimat, sudură electrică, etc.-

An fost înființate primele ateliere de Stat care au introdus sudura electrică, obținând rezultate foarte frumoase, atât la lucrări de reparațiuni la clădiri, cât și la lucrări noi. De exemplu am executat rezervoare de aer comprimat lucrând la 8 atm., și care au dat rezultate foarte bune.-

In prezent, aproape toate lucrările mecanice, noi și de întreținere, necesare portului, se execută prin atelierele noastre.-

In afară de aceasta, de peste 3 ani executăm și cea mai mare parte din lucrările dela vapoarele Serviciului Maritim Român.-

Pentru simplificarea lucrărilor, am introdus o întreagă serie de normalizări, am întocmit caete de sarcini pentru procurarea materialelor, etc.etc.-

Prin îmbunătățirea procedeelor de lucru și complectarea utilajului, prețul de cost al lucrărilor a fost mereu coborât astfel că astăzi el este la nivelul prețurilor din industria particulară, iar la unele lucrări de specialitate chiar sub el.-

In ultimi cinci ani am întocmit studiile și proiectele pentru aproape toate lucrările mecanice electrice și navele necesare portului Constanța, întocmind și caietele de sarcini pentru tinerea licitațiilor și rădând studiul ofertelor.-

Deasemenea am făcut parte, ca președinte sau membru, din comisiile de recepție ale lucrărilor mecanice și electrice ce s'au executat în port.-

In anul 1932 am fost trimis în Italia spre a recepționa pilotine Ing. Gh. Duca și spre a vizita instalațiile și șantierele navale din principalele porturi Italiene.-

In ultimi ani, în timpul concediului de vară, am ...iuitat foarte multe șantiere navale, uzine și fabrici din străinătate, dintre care cele mai importante sunt: Uzinele Skoda din Pilsen, oțelăriile Poldi din Kladno și Komotau, fabricile Ganz din Budapesta, Ansaldo și San Georgio din Genova, șantierele navale din Genova, Livorno, Napoli, Ancona, Monfelcone și Triest, centrale termice din portul Genove, centrale de gaz din Brno, etc.etc..-

Iată câteva din proiectele, studiile și lucrările pe care le-am executat și condus în ultimi ani.-

Proiectul și execuția unui atelier de reparații de 28 m x 15 m și înalt de 7 m cu stâlpi și ferme metalice.-

Proiectarea și conducerea lucrărilor pentru construcția unei porți plutitoare de 65 m lungime pentru închiderea bazinului de petrol în caz de incendiu.-

Proiectul pentru instalarea cablelor electrice pentru lumină și forță pe danele 0 - 16.-

Proiectul și conducerea lucrărilor pentru executarea unui rezervor de păcură pentru S.M.R. cu o capacitate de 1250 m3, cu instalațiile pentru manipularea și încălzirea păcurei.-

Proiectul pentru refacerea și modernizarea stației de pompare a păcurei a S.M.R-ului din Constanța.-

Conducerea lucrărilor de refacere a dragei Constanța, și modificarea ei pentru a putea drага până o adâncime de 12 m.-

Proiectul și caetul de sarcini pentru clădirea locomotivei Dunărea.- Clădirea este în funcțiune de peste 9 ani comportându-se foarte bine.-

Proiectul și execuția unui ponton de lemn de 18 m x 9 m pentru ușurarea descărcării de dragaj cu bena.-

Studii și conducerea lucrărilor pentru refacerea remorcherului Ovidiu, repartiția generală a remorcherelor Julietta și Ing. Pâslă, refacerea vasului plutitoare de 40 tone, locomotivele Borcea și Dunărea, construirea gabcerilor, a boleriilor pentru nou sol, vagoane basculă.

Studiu și caet de sarcini pentru procurarea unei pilotine de 18,50 m lungime, verificarea calculul de stabilitate și a elementelor corpului după regulamentul Biroului Veritas.- Pilotine este în funcțiune din anul 1930 și a dat rezultate foarte bune.-

Conducerea lucrărilor pentru ridicarea vasului S.M.R. Regele Carol I, Alba Iulia și Dacia, lucrări a căror valoare totală a fost de peste 18.000.000.- lei.-

In afară de aceste lucrări ale serviciului meu, din însărcinarea Direțiunea Generală P.C.A., am întocmit caetul de sarcini, planurile și devizele pentru centrale electrice de 500 HP. a portului Reni, pentru care s'a publicat licitație însă nu s'a executat.- Deasemenea am făcut eveluarea inventarelor Șantierelor Române dela Dunăre (Turnu) și Șantierului Naval T.Severin în vederea fuzionării N.F.R-ului cu S.M.R-ul.-

Constanța 19 Octombrie 1934.

Fig. 34d. Pagini din Memoriul de activitate a Ing. Șef Gh. Rizescu (din dosarul nr. 28/1935, fond D.N.M., Arhivele Naționale Constanța).

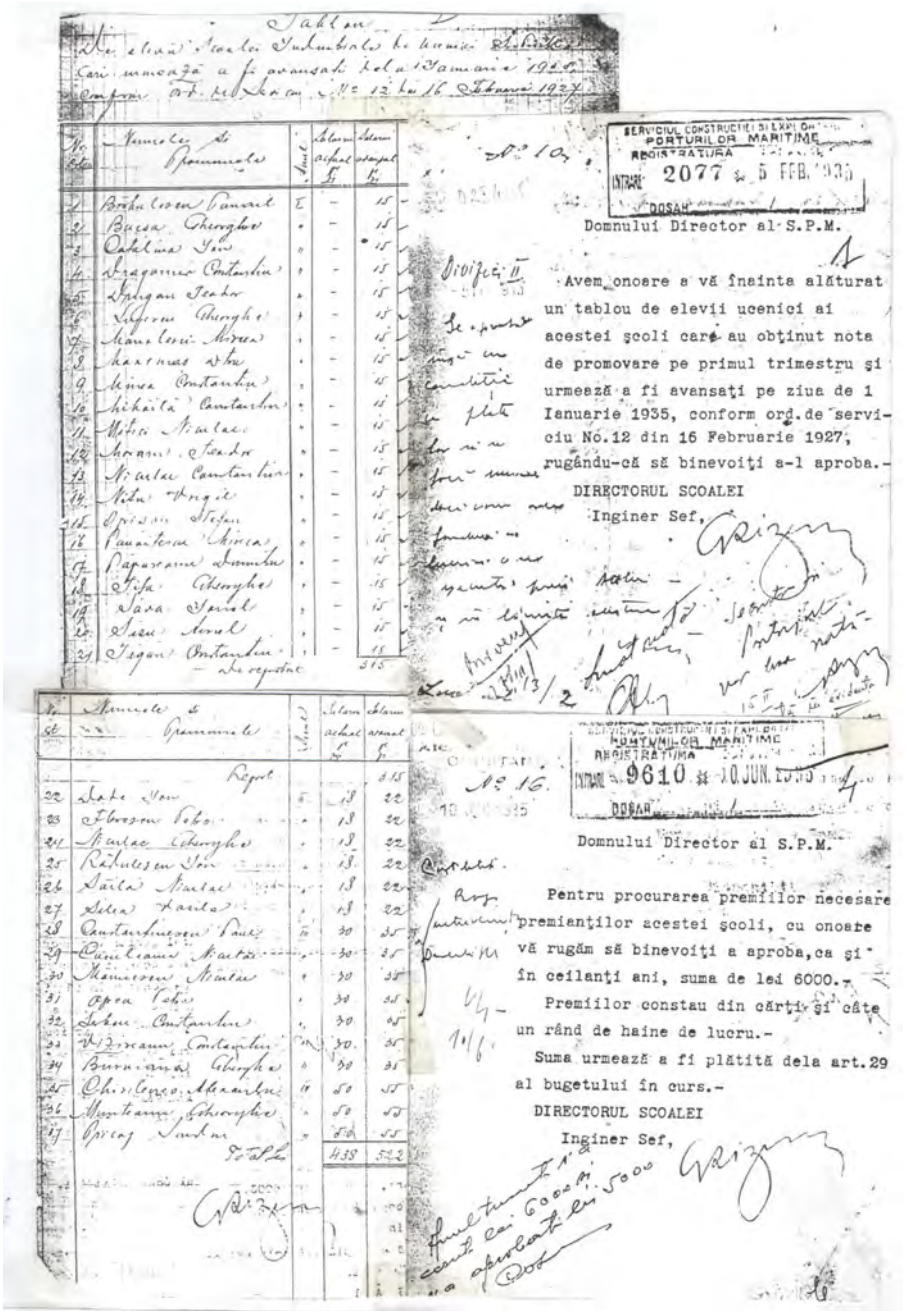
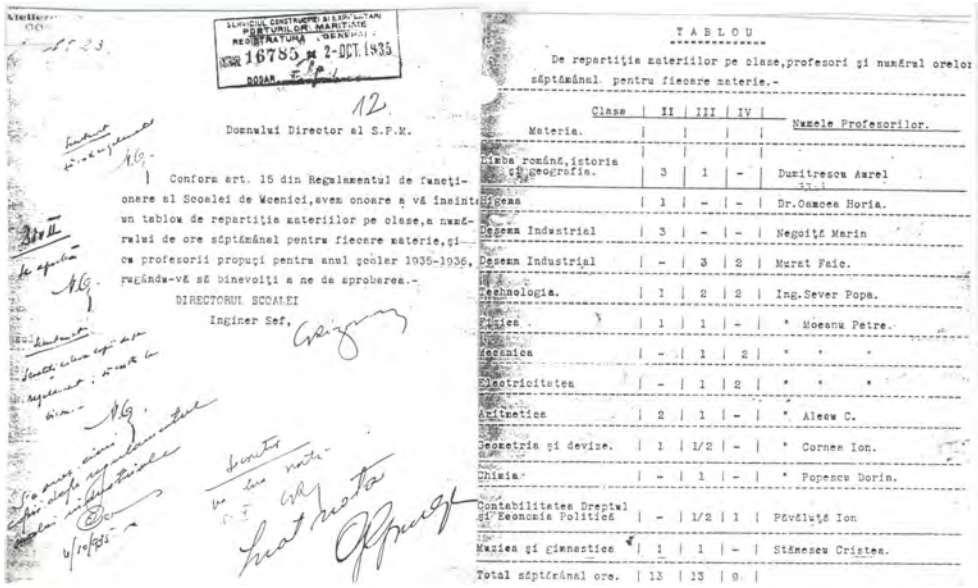


Fig. 37d. Documente semnate de Gh. Rizescu în anii 1934 – 1935, în calitatea sa de Director al Şcolii Industriale de Ucenici de pe lângă Atelierele de reparaţii nave (din dosar nr. 28/1935, fond DNM, Arh. Nat. Constanţa).



SERVICIUL CONSTRUCŢIEI ŞI EXPLOATĂRII PORTURILOR MARITIME
REGISTRATURA GENERALĂ
Nr. 16785 din 2-OCT.1935
DOSAR

Domnului Director al S.P.M.

Conform art. 15 din Regulamentul de funcţionare al Scoalei de Ucenici, avem onoare a vă înainta un tablou de repartiţia materiilor pe clase, a numărului de ore săptămânal pentru fiecare materie, şi ca profesorii propuşi pentru anul şcolar 1935-1936, rugându-vă să binevoiţi a ne da aprobarea.-

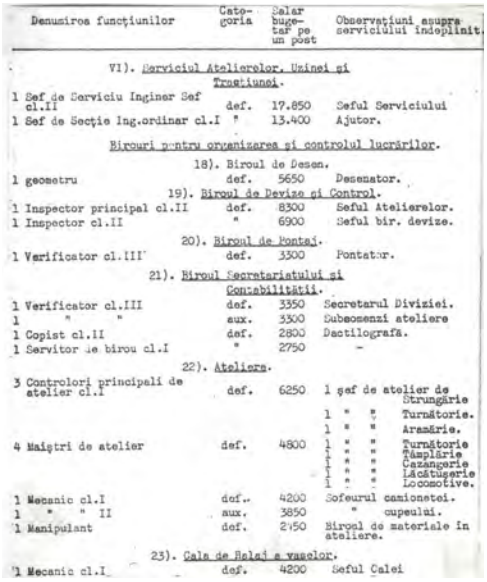
DIRECTORUL ŞCOALEI
Inginer Şef,

TABLOU

De repartiţia materiilor pe clase, profesori şi numărul orelor săptămânal pentru fiecare materie.-

Materia.	Clase II	III	IV	Numele Profesorilor.
Limba română, istoria şi geografia.	3	1	-	Dumitrescu Aurel
Desen	1	-	-	Dr.Oancea Horia.
Desenu Industrial	3	-	-	Negoiţă Marin
Desenu Industrial	-	3	2	Murat Faic.
Tehnologia.	1	2	2	Ing.Sever Popa.
Fizica	1	1	-	" Moesnu Petre.
Mecanica	-	1	2	" " "
Electricitatea	-	1	2	" " "
Aritmetica	2	1	-	" Alecu C.
Geometria şi devize.	1	1/2	-	" Cornea Ion.
Chimia	-	1	-	" Popescu Dorin.
Contabilitatea Dreptul şi Economia Politică	-	1/2	1	Păvăluţă Ion
Muzica şi gimnastica	1	1	-	Stănescu Cristea.
Total săptămânal ore.	13	13	9	

Fig. 39d. Documente privind Şcoala Industrială de Ucenici condusă de Ing. Şef Gh. Rizescu (clasele, materiile de studiu, numărul de ore şi profesorii).



Denumirea funcţiunilor	Categoria	Salar bugetar pe un post	Observaţiuni asupra serviciului indeplinit.
VI). Serviciul Atelierelor, Uzinei şi Tracţiunei.			
1 Şef de Serviciu Inginer Şef cl.II	def.	17.850	Seful Serviciului
1 Şef de Secţie Ing.ordinar cl.I	"	13.400	Ajutor.
Birouri pentru organizarea şi controlul lucrărilor.			
18). Biroul de Desen.			
1 geometru	def.	5650	Desenator.
19). Biroul de Devize şi Control.			
1 Inspector principal cl.II	def.	8300	Seful Atelierelor.
1 Inspector cl.II	"	6900	Seful bir. devize.
20). Biroul de Pontaj.			
1 Verificator cl.III	def.	3300	Pontator.
21). Biroul Secretariatului şi Contabilităţii.			
1 Verificator cl.III	def.	3350	Secretarul Diviziei.
1 " "	aux.	3300	Subeomenzi ateliere
1 Copist cl.II	def.	2800	Dactilografă.
1 Servitor de birou cl.I	"	2750	-
22). Ateliere.			
3 Controlori principali de atelier cl.I	def.	6250	1 şef de atelier de Strungărie
			1 " " Turnătorie.
			1 " " Arămărie.
4 Maiştri de atelier	def.	4800	1 " " Turnătorie
			1 " " Tâmplărie
			1 " " Cazangerie
			1 " " Lăcătuserie
			1 " " Locomotive.
1 Mecanic cl.I	def.	4200	Soferul camionetei.
1 " " II	aux.	3850	" cupeului.
1 Manipulant	def.	2450	Biroul de materiale în ateliere.
23). Cala de Balaj a vaselor.			
1 Mecanic cl.I	def.	4200	Seful Calei

Fig. 40d. Schema de organizare şi salarizare a Atelierelor de reparaţii conduse de Ing. Gh. Rizescu în perioada 1927 – 1934 (din dosar nr. 28/1935, fond DNM, Arh. Naţ. Constanţa).

Fig. 27f. Foto 1936: maiştrii celor 10 ateliere de reparaţii. Printre ei: Popa Pavel (primul din stânga sus), Belciug Oprea (al treilea din stânga sus) şi Popa Constantin (al treilea din stânga jos).

Din „**Memoriu asupra activității în serviciul Statului (1924 – 1934)**”, întocmit de inginerul Gh. Rizescu la data de 19 octombrie 1934, privitor la activitatea sa, din care anexăm câteva fragmente, rezultă că la acea dată numărul lucrătorilor Atelierelor de reparații nave depășea cifra 500. De altfel, în arhiva S. N. Constanța, se păstrează repertoarul angajaților din anul 1934 (vezi 41d) care confirmă această cifră, el cuprinzând 541 salariați. Anexăm și câteva pagini extrase din acest repertoar care cuprinde: 62 cazangii, 40 lăcătuși, 35 ajustori, 25 dulgheri, 22 tâmplari, 20 strungari,16 turnători, 9 fierari, 3 sudori, 12 electricieni, 7 arămari, 4 sculieri, 3 tinichigii și alții (calafagii, curelari, vopsitori, șoferi, lucrători de birou, desenatori etc.) De asemeni erau angajați 79 ucenici pentru calificare în principalele meserii. Pentru prima dată apar în evidență și 2 ingineri angajați în 1934, Ing. Ion Cornea la Atelierul mecanic și Ing. Postelnicu V, la Atelierul lăcătușerie, acesta având studiile făcute la Școala Politehnica din Dresda – Germania. **Cu aportul inginerilor Gh. Rizescu și Sever Popa, în zona calei de 1.000 t și a docului plutitor de 8.000 t dat în exploatare în 1938, în următorii 10 ani se vor construi halele industriale moderne, realizându-se S. N. Constanța la nivelul tehnic și organizatoric similar cu șantierele navale europene din acea vreme.**

În memoriul său de activitate, inginerul Gh. Rizescu arăta că în anul 1934 Atelierele de reparații nave (care formau Divizia a II-a în cadrul S.P.M.) erau complet utilate cu cele mai moderne mașini, instalații de aer comprimat, sudură electrică etc. Referindu-se la capacitatea tehnică a atelierelor, ing. Rizescu menționa în același memoriu următoarele:

„Am fost între primele ateliere de Stat care am introdus sudura electrică, obținând rezultate foarte frumoase, atât la lucrări de reparațiuni la căldări, cât și la lucrări noi. De exemplu am executat rezervoare de aer comprimat lucrând la 8 atm și care au dat rezultate foarte bune”. Referindu-se la nivelul tehnico-economic și organizatoric pe care Atelierele de reparații nave îl atinsese sub conducerea sa, el arăta următoarele: ***„Pentru simplificarea lucrărilor, am introdus o întreagă serie de normalizări, am întocmit caiete de sarcini pentru procurarea materialelor etc. etc. Prin îmbunătățirea procedeelor de lucru și completarea utilajului, prețul de cost al lucrărilor a fost mereu coborât, astfel că astăzi el este la nivelul prețurilor din industria particulară, iar la unele lucrări de specialitate chiar sub el”.***

Într-un raport din octombrie 1933, prezentând pe scurt date referitoare la activitatea atelierelor de reparații, inginerul **Virgil Cotovu,** pe atunci Director al Serviciului Porturilor Maritime Constanța, menționa următoarele: *„Atelierele și-au mărit mult activitatea, reparația vaselor S.M R. făcându-se aproape în totalitate în ateliere. În 2 ani numărul lucrătorilor s-a dublat trecând astăzi de 500*”.

Conform schemei de organizare, rezulta că în 1934 exista un Serviciu al Atelierelor, care era condus de un ing. șef, acesta având ca ajutor un inginer Șef de Secție. În subordinea Serviciului Atelierelor se aflau: biroul de desen, biroul de Devize și Control condus de Șeful Atelierelor, biroul de pontaj, biroul Secretariatului și Contabilității care executau lucrările de secretariat pentru Divizia a II-a (Atelierele de reparații), subcomenzile pentru ateliere (cooperare) și operațiile de dactilografiere, Atelierele conduse de Șefii de ateliere (strungărie, turnătorie,

aramărie, tâmplărie, cazangerie, lăcătușerie, locomotive etc.) care mai aveau încadrați: 3 controlori principali de atelier, 2 șoferi și un manipulant de materiale și Cala de halaj de 1.000 tone, condusă de Șeful calei, încadrat mecanic Cl. I-a. În perioada 1934 – 1938, Atelierele de reparații nave se prezentau cu o forță de muncă specifică șantierelor navale, bine structurată și organizată. La S. N. Constanța dar și la Muzeul de Istorie Națională Constanța, se poate vedea macheta „Șantierului Vechi" (Atelierele de reparații din perioada 1892 – 1938), vezi 5f, care au funcționat în 24 barăci din lemn. În perioada 1936 – 1938, aceste construcții din lemn aveau următoarele destinații: 3 magazii de materiale, magazia pentru echipa de forțe și greutăți, Școala Industrială de Ucenici, casierie și birouri, bobinaj și birouri, fierărie, turnătorie, mecanică, sala de trasaj, cazangerie, lăcătușerie, electrică, aramărie, sculărie, dulgherie, tâmplărie, magazie de modele, remiza, reparații vagoane, remiza locomotive, casa de locuit, WC-uri și 2 cabine de poartă. **În revista „Marea Românească" din decembrie 1939 se arăta că Atelierele de reparații erau conduse de 4 ingineri, 10 maiștri și 10 ajutori de maiștri** și că toate erau înzestrate cu utilajul necesar. Se executau reparații navale complexe (de mecanică, lăcătușerie, tubulatură, amenajări și electrică), dar pentru navele mari, intervențiile la corp se puteau face numai deasupra liniei de plutire (opera moartă). Asemenea lucrări s-au făcut la navele S.M.R.: „Regele Carol I", „România", „Principesa Maria", „Dacia", „Iași", „Bucegi", „București" etc., precum și la unele nave străine. Cu toate că forța de muncă și dotarea Atelierelor de reparații ajunseră la nivelul unui adevărat șantier naval, lipsa mijloacelor de andocare a navelor mari, precum și distanța de peste 1,5 km depărtare de cala de 1.000 tone, făceau anacronică activitatea și se aduceau mari pierderi țării prin andocarea navelor românești în străinătate. Încă din 1913 inginerul T. Grigorescu semnala necesitatea mutării Atelierelor de reparații în hale moderne, lângă cala de 1.000 tone și viitoarele instalații de andocare. În acest sens, în studiul său privind dotarea cu instalații de andocare a S. N. Constanța, el arăta următoarele: ***„ca o anexă indispensabilă a tuturor acestor instalațiuni vor fi viitoarele ateliere de reparațiuni*** (***credem chiar de construcții), ce urmează neapărat a se construi în imediata lor apropiere. Căci nu se poate concepe o instalație de indocare de vase fără de mijloace puternice pentru repararea lor. Actualele ateliere de reparații provizorii sunt de altfel prevăzute a fi mutate pe platforma din spatele calei de halaj și a docurilor viitoare"***. Dar, vechile ateliere de reparații și-au continuat și dezvoltat activitatea în perioada interbelică tot departe de cala de 1.000 tone.

La 15 august 1932, delegația Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.), compusă din inginerii: T. Galca, C. Mihalopol și V. Cotovu și delegația Marinei Regale de Război, din care au făcut parte Amiralul C. Buholzer, Comandorul Pais și Căpitanul Ing. A. Teodoru, întrunite într-o Comisie mixtă de studiu privind dotarea țării cu instalații de andocare pentru repararea navelor S.M.R. și a Marinei Regale, au semnat procesul verbal care cuprinde:

- **necesitatea urgentă a instalațiilor de andocare a navelor de peste 3.000 tone;**

PROCES-VERBAL

Astăzi 15 August 1932.-

Subsemnaţii : C.Amiral C.BUHOLZER, Comandor PAIS şi Căpitan Inginer ...THEODORU din partea Marinei Regale şi Inginerii T.GAICA, C.MIHAILOPOL şi V.COTOVU, din partea Regiei P.C.A. Intruniţi în Comisiune pentru a studia chestiunea indocării şi reparaţiunei vapoarelor Serviciului Maritim Român şi a Marinei Regale, atât în ce priveşte felul instalaţiei cât şi portul cel mai bun unde ar trebui executate aceste instalaţii, în urma discuţiunilor ce au avut loc, de comun acord au stabilit următoarele :

I/. NECESITATEA INSTALAŢIILOR.-

Aceste instalaţiuni sunt strict necesare, chiar dacă am considera numai întreţinerea celor 18 vapoare ale Marinei Militare, Serv.Maritim Român şi Portul Constanţa, vapoare care au fiecare un tonaj de peste 3.000 tone. Aceste vapoare trebuesc revizuite cel puţin odată anual şi revizuirea nu se poate face fără indocare.-

Această indocare nu se poate face în micul şi vechiul doc flotant al Regiei P.C.A. din portul Galaţi, care poate ridica numai vapoare mai mici de 2.500 tone; Apoi acest doc flotant nu are nici lăţimea necesară pentru a fi măcar prelungit ca să ridice vapoare ceva mai mari. Astfel că actualmente revizuirea acestor 18 vapoare se face în porturile străine.- (Constantinopol, Napoli, Marsilia, etc.).-

Pe de altă parte având în vedere şi revizuirea cât mai deasă a submarinelor, construirea unei astfel de instalaţii este urgent necesară.-

Deci orice întârziere în construcţia unei instalaţii de indocare se traduce chiar în situaţia actuală nu numai prin întârzieri dar şi prin plata în străinătate a unei sume de 6.000.000.- lei anual, sumă în care se ţine seama şi de costul minimal al transporturilor vapoarelor (mai ales celo ale Marinei Militare) în portul cel mai apropiat Istambul) pentru indocare precum şi de supra încărcarea preţurilor lucrărilor de revizuire executate cu ocaziunea indocării vapoarelor (răsuhotarea, pitturarea şi alte mici reparaţiuni).-

Dacă ţinem seama şi de celelalte vapoare de mare ale Societăţilor de navigaţie şi armatorilor români, apoi de mărirea tonajului vaselor S.M.R. prin înlocuirea vaselor vechi cu altele mai mari, dar mai ales de supra proiect, ce suntem nevoiţi să plătim, pentru reparaţiuni mai mari, urmează să exportăm din ţară cel puţin o sumă de zece milioane anual pentru aceste indocări şi revizuiri.-

Pe de altă parte portul Constanţa este un port terminus unde sosesc vapoare şi aşteaptă pentru navlosire şi de cele mai multe ori se profită de acest timp ca aceste vapoare să fie indocate şi revizuite. Deci se mai poate compta pe încă un venit minimum 2 milioane anual dela indocarea acestor vapoare streine, astfel ca totalul veniturilor instalaţiilor ar fi deci de 10 + 2 = 12 milioane anual.-

Ori care ar fi instalaţiunea ce s'ar face în ţară, costul exploatărei acesteia nu ar necesita pentru toate aceste indocări şi revizuiri de vapoare mai mult decât aproximativ 4 milioane anual.-

Prin urmare putem compta pe diferenţa de 12 - 4 = 8 milioane ca venit net şi care va servi ca amortizment al instalaţiilor ce se vor executa.-

II/. FELUL INSTALAŢIILOR.

Pentru compararea între ele, celo două sisteme de indocare existente, adică docul plutitor şi bazin de radoub, constatăm că vapoarele naţionale ce urmează a fi indocate sunt vapoare cu un deplasament maxim de 12.000 tone, adică au lungimea de 140 m., lăţimea maxim. 20 m., iar adâncimea (considerând vasul în parte încărcat) este de aprox. 5.50 m., cazurile când vasul complet încărcat trebue să fie ridicat pe doc sunt foarte rare, având următoarele avantaje şi dezavantaje pentru cele 2 sisteme de instalaţiuni relativ la acest tip de vase :

DOCUL PLUTITOR

a). Avantaje.-

1/. Construcţiune mobilă, care poate să fie mutată în orice port, cu condiţiunea de a putea avea o adâncime de 14 m şi adăpostul necesar în timpul iernei. Amplasarea la Galaţi sau Brăila e uşoară dar în afară de costul docului ar trebui lucrări de proptirea docului pe Dunăre.-

2/. Construcţia este în general ceva mai eftin faţă de bazinul de radoub, însă în cazuri speciale (la Constanţa) unde este stâncă şi deci nu e nevoe de ziduri de sprijin contimitoare şi radier, bazinul de radoub ar reveni mai eftin (vezi proiectul).-

b). Dezavantaje.-

1/. Docul plutitor ocupă cel puţin 2 dane la chei şi iarna ar trebui imobilizat în bazinul docurilor, unde nu este şi nu poate fi adâncime suficientă pentru a scoate vapoarele, în afară că şi vapoarele de indocat ar fi imobilizate pe timpul iernei.-

vasele streine cari sunt la Constanţa, deplasare care costă foarte scump şi deaceea ele nu se vor duce la indocări preferind Istambulul.-

- In fine imobilizarea docului plutitor pe tot timpul iernei, din cauza curgerei sloiurilor şi îngheţului.-

4/. In caz de război, docul plutitor lovit de bombe sau proectile e scos din serviciu.-

BAZIN DE RADOUB

a). Avantaje.-

1/. Costul de construcţie în cazul special la Constanţa este mai eftin căci la cota - 2,50 se găseşte stâncă. A se vedea devizul de 58 milioane total.-

2/. Lucrarea se poate executa în etape, adică pentru un bazin cu o lungime mai mică şi lărgime mai mare şi apoi prelungi după nevoe.-

3/. Forţa motrice disponibilă la Constanţa.-

4/. Construcţia bazinului ca material şi manoperă aproape numai pe toate din ţară, deci un export de circa 10 milioane din ţară.-

5/. La Santierul de reparaţie se poate reinstala cel existent al Porturilor, care de fapt trebue mutat, căci împiedică şi astăzi o bună dispoziţie pentru liniile de garaj şi de circulaţie din port.-

Fig. 42d. Extras (I) din procesul verbal din 15 august 1932 semnat de Comisia mixtă a Regiei PCA şi Marinei Regale privind studiul pentru dotarea ţării cu instalaţii de andocare şi de reparaţii a navelor SMR, Marinei Regale şi străine (Din Dosar nr. 6/1933, fond DNM, Arh. Naţ. Constanţa.)

EVALUAREA CONSTRUCTIUNII UNUI BASIN
IN FORMA DE RADOUB
(160 x 20 x 6,00)

Batardou pentru închiderea şantierului la capătul dinspre basin, construit dintr'un şir dublu de piloţi de lemn mozaţi,cu palplanşe de scândură şi umpluturǎ de pământ (coronamentul la + 1,00, stânca la - 2,50) m.l.115	10.000	1.150.000
Instalaţiunea de epuizare a apei pentru a se putea executa zidăria la uscat.(Numai instalaţia de captare, pompele şi motoarele se vor întrebuinţa la instalaţia de pompare a basinului)		1.000.000
Săpături obişnuite dela + 2,50 la - 2,50 . . . . . m.c. 32.000	30	960.000
Săpături în stâncă până la cota - 7.50 . . . . . m.c. 34.000	150	510.000
Beton armat în radier. . . . " 4.500	3.000	13.500.000
Beton simplu în bajoyere . . " 11.000	1.200	13.200.000
Pavaj de protecţie pe fundul basinului,din piatră cubică de granit . . . . . m.p. 4.000	500	2.000.000
Zidărie de mealoane cioplite în camera basinului. m =30 cm. m.p. 2.700	300	810.000
Piatră de talie în camera porţilor şi buso. . . . . m.c. 450	1.000	450.000
Fierărie în porţile metalice. kg.120.000	20	2.400.000
Dispozitive de manevrare ale porţilor,aparate de reazem,etc.		1.600.000
Accesorii pentru prinderea şi manevrarea vaselor: stâlpi de amaraj,inele,scări,etc.		1.500.000
Dispozitive pentru fixarea vaselor andocate		2.000.000
Staţiunea de pompare:instalaţii diverse		800.000
4 pompe centrifuge a 1600 mc/oră	300.000	1.200.000
4 motoare electrice a 100 HP.	500.000	2.000.000
De transportat. . .		45.080.000
10%.- Canalizare electrică,canalizare de apă,linii ferate,etc.		4.000.000
		49.080.000
Diverse şi neprevăzute.		4.920.000
Total lei.....		54.000.000

B). Lucrări pentru mutarea Şantierului Naval,- existent la planul înclinat actual lucrare proectată anterior.-

1/. Facerea platformelor, înşinetruirea lor precum şi mutarea liniilor ferate la noul Şantier..... Lei 3.000.000.-

2/. Facerea construcţiunilor de fier şi zidăriei demontabile, unde vor fi mutate instalaţiile din actualele ateliere vechi din scânduri,..... " 6.000.000.-

3/. Mutarea instalaţiilor maşinelor unelte..... " 1.000.000.-

Total " 10.000.000.-

TOTAL GENERAL Lei 58.000.000 + 10.000.000 =

Lei 68.000.000.--

Suma de 68 milioane se poate plăti din două bugete ordinare anuale ale Regiei P.C.A.,dacă Ministerul de Finanţe rezumă de a ne mai lua câte 50 milioane anual din bugetul Regiei P.C.A.-

Această sumă este luată contra legei de organizare a Regiei P.C.A.,în care la art.60 prevede "că nu se va vărsa tezaurului vre-o dobândă sau amortisment la capitalul de investiţie timp de 10 ani".-

În acest caz vom putea dispune de 100 milioane din care 68 milioane pentru această construcţie urgent necesară, iar 32 milioane pentru achiziţionare a încă două vase tip "Ardealul".-

Aceste sume se vor putea recupera din venitul basinului de radoub care după cum l'am socotit este de 7 mil. anual chiar pentru prinele începuturi, ceeace ar face pentru basinul de radoub în valoare de 54 milioane, în minimum 7 ani.-

Într'un raport separat s'a arătat că pentru un vapor tip "Ardealul" excedentul de economii în exploatare este minim.4 milioane anual, sau 8 milioane pentru 2 vapoare, ceeace ar face ca aceste vapoare să se amortizeze în 4 ani.-

În orice caz mutarea Şantierelor actuale se va face din bugetul anual, căci clădirile sunt vechi de scânduri, trebuesc înlocuite şi mutate la choul nou unde este planul înclinat de vizitarea vaselor de servitute al portului Constanţa, mai ales că împiedică rectificarea şi desvoltarea liniilor de garuj din port şi acomode mai uşor la noua gară maritimă.-

DELEGATII REGIEI AUTONOME P. C. A. :

DELEGATII MARINEI REGALE de RAZBOI :

Fig. 43d. Extras (II) din procesul verbal semnat la data de 15 august 1932 de delegaţia Regiei Autonome PCA şi Delegaţia Marinei Regale de război. (Din Dosar nr. 6/1933, fond DNM, Arh. Naţ. Constanţa.)

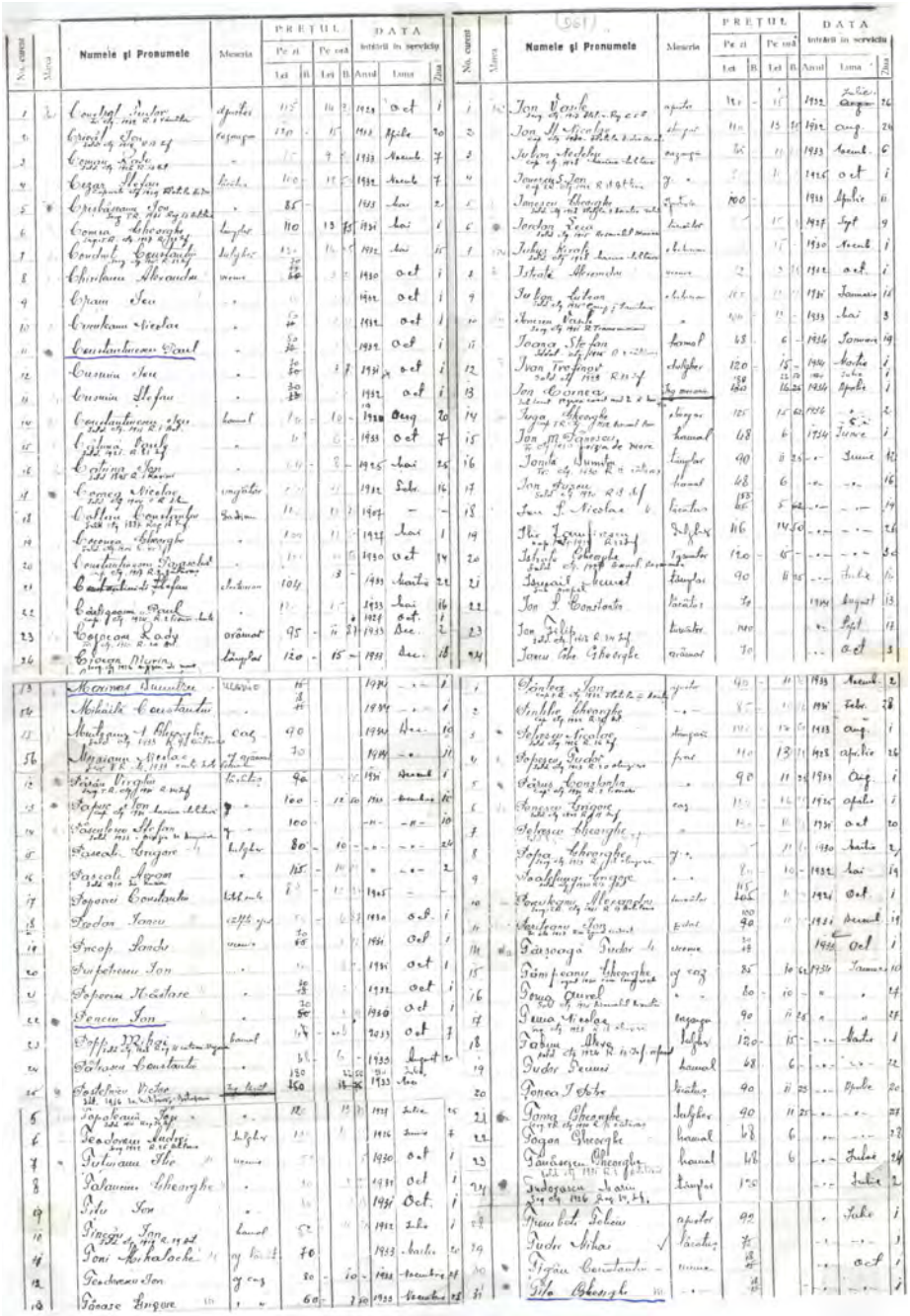


Fig. 41d. Pagini extrase din Repertoarul cu angajaţii din 1934. Mulţi dintre ei au lucrat la S.N. Constanţa şi după 1970 (din Arh. S.N.C., Repertoarul anului 1934).

- **felul instalațiilor (doc plutitor, bazin de radub);**
- **amplasamentul instalațiilor;**
- **costul lucrărilor;**
- ***mutarea Șantierului Naval existent (Atelierele de reparații nave înființate în 1892 și dezvoltate pe parcurs), în zona calei de 1.000 tone construită în 1908*** (vezi 42d, 43d).

Comisia mixtă a urgentat mutarea pe noul amplasament, lângă cala de 1.000 t a vechilor ateliere de reparații care timp de aproape 50 de ani au funcționat în construcțiile provizorii din lemn. Atelierele de reparații înființate în anul 1892 de inginerul M. Wegener, au rămas în memoria oamenilor sub denumirea de „**Șantierul Vechi**". În continuare, activitatea „Șantierului Vechi" s-a integrat în producția noului Șantier Naval Constanța, participând numai cu atelierele de fierărie și turnătorie.

„Șantierul Vechi" cu cele 2 ateliere primare (forja și turnătoria, vezi 20 d), au mai funcționat pe vechiul amplasament, la o depărtare de 1,5 km de noul șantier, timp de 28 de ani participând activ la producția de reparații și construcții de nave. Zilnic se programau curse cu camionul pentru aducerea de la „Șantierul Vechi" a pieselor forjate și turnate pentru prelucrarea în noul atelier modern de strungărie și de asemenea pentru ducerea materialelor, matrițelor și modelelor din lemn la „Șantierul Vechi" pentru forjarea și turnarea pieselor necesare la reparația și construcția navelor din planul de producție al S. N. Constanța. După anul 1950, aceste 2 ateliere au fost conduse în ordine de **Ing. Gh. Paraschiv,** maistrul **Maxim, Ing. Leca** și în final de **Ing. Ciucaș Haralambie**. După anul 1966, când lucrările portului au reclamat noi extinderi, aceste ultime 2 ateliere au fost dezafectate și utilajele de bază (ciocane de forjă, cuptoare etc.) au fost instalate la Depoul C.F.R. Port de lângă S. N. Constanța și folosite în continuare până în jurul anului 2000.

2.2. PROIECTELE PORTULUI CONSTANȚA CUPRINZÂND BAZINELE ȘI CHEIURILE PENTRU ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

În Cap. 1 am arătat că în toate variantele de proiect ale portului Constanța, întocmite în perioada 1881 – 1909, se prevedea în partea de Vest, teren și acvatoriu pentru construcția șantierului naval (atelierele de reparații nave înființate în anul 1892, fuseseră instalate provizoriu în barăci construite din lemn. În zona de Nord-Est a portului Constanța, în apropierea porților nr. 1 și nr. 2 ale portului de astăzi).

În partea de Vest a portului, aleasă de specialiștii vremii ca o zonă mai adăpostită pentru realizarea unui șantier naval, englezii construiseră în anul 1862 cala („planul înclinat") de 40 t iar în anul 1908, Anghel Saligny a construit cala de 1.000 t. Documentul „Notes sur le Port de Constanța" publicat în anul 1909 de

Direcţia Generală a Porturilor şi Căilor de Comunicaţii pe Apă, Bucureşti, din care anexăm fragmente în limba franceză (vezi 35d), preciza destinaţia cheiurilor şi bazinelor ce urmau a fi executate în perioada următoare pe amplasamentul actual al S. N. Constanţa. În cadrul proiectului de dezvoltare a portului, documentele anexate menţionează cheiul docurilor pentru reparaţii şi cheiurile bazinului pentru reparaţia navelor şi pentru parcarea navelor şi aparatelor flotante ale portului. Se prevedea o lungime a cheiului de 365 m.

Datorită Primului Război Mondial, lucrările portului au întârziat foarte mult. Perioada de refacere a instalaţiilor distruse de război, dintre care Atelierele de reparaţii nave şi cala de 1.000 t, s-au prelungit aproape 8 ani. Lucrările de dragaj pentru adâncirea bazinelor şi construcţia cheiurilor s-au reluat treptat în anul 1923. Conform planului portului Constanţa din anul 1924 (vezi 36d), se observa că bazinul rezervat construcţiilor pentru S. N. Constanţa era cuprins între cheiul de cereale şi vite (danele 20-27) şi cheiul molului pentru lemnărie (danele 28-35). În această zonă sunt trasate contururile celor 2 bazine de radub cu lungimile de 150 m şi respectiv 100 m, cala de 1.000 t construită de Anghel Saligny în anul 1908 şi atelierele dispuse în capătul de Vest, în jurul instalaţiilor hidrotehnice pentru andocarea navelor. Lucrările de dezvoltare a portului întârziau şi acest lucru este menţionat şi în documentele anexate (vezi: „1878 – 1928, Dobrogea – 50 de ani de viaţă românească", publicaţie tipărită în anul 1928 cu prilejul semicentenarului reanexării Dobrogei), din care rezultă că în anul 1928 cheiul instalaţiilor pentru reparaţia vapoarelor, în lungime de 115 m, nu era executat (vezi 31d). Se menţiona faptul că pe platforma acestei chei se vor executa formele de radub iar în mod *provizoriu* s-a executat o cală pentru halarea vaselor de până la 1.000 tone. Se făcea desigur referire la cala de 1.000 tone, executată de Anghel Saligny în anul 1908 (o realizare tehnică de vârf la acea vreme şi nici vorbă de provizorat, cum menţionează autorul documentului din anul 1928), care timp de 60 de ani a constituit una din principalele capacităţi de producţie a şantierului naval. După anul 1930 a început execuţia de foraje şi puţuri pe locul rezervat formelor de radub. **Ca şi specialiştii de la sfârşitul Sec. XIX, în anul 1934 inginerul Gh. Rizescu a susţinut în faţa Guvernului, amplasamentul actual de dezvoltare a S. N. Constanţa, ca unică soluţie, alt loc neexistând la acea dată, când portul avea platforme reduse şi o lungime de cheiuri prea mică.** Se impunea deci ca acest amplasament să fie utilizat judicios în proiectarea şi dispunerea viitoarelor ateliere şi a instalaţiilor de andocare. Este meritul **inginerilor Gh. Rizescu şi Sever Popa,** doi specialişti de marcă, hotărâţi şi insistenţi, care în urma documentării directe la şantierele navale din Italia (Triest, Livorno, Genova, Napoli, Ancona, Montfalcone) şi Grecia (Pireu) au proiectat şi realizat într-o viziune modernă construcţiile şi instalaţiile S. N. Constanţa, pe o suprafaţă de numai 6,5 ha.

Se poate remarca şi astăzi folosirea economică a spaţiului şi realizarea unui flux tehnologic de producţie raţional prin alinierea perfectă a halelor amplasate în vecinătatea instalaţiilor de andocare (cala de 1.000 tone şi docul plutitor de 8.000 tone).

Trebuie să menționăm că întârzierea realizării construcției S. N. Constanța (pentru care proiectele portului îi prevăzuseră locul potrivit încă din perioada anterioară anului 1899 când lucrările au fost preluate de Anghel Saligny) s-a datorat în principal crizei financiare de la începutul Sec. XX și Primului Război Mondial, din cauza cărora s-au stopat timp îndelungat și tărăgănat lucrările de construcție și amenajare a cheiurilor și bazinelor portului din zona rezervată șantierului naval.

2.3. STUDII ȘI PROIECTE PENTRU REALIZAREA ÎN PORTUL CONSTANȚA A INSTALAȚIILOR DE ANDOCARE A NAVELOR

În Cap. I am prezentat pe larg variantele de soluții tehnice pentru execuția și amplasarea construcțiilor hidrotehnice și instalațiilor necesare pentru andocarea navelor concepute în perioada 1881 – 1900 de specialiștii vremii (Hartley, Voisin Bey, I. B. Cantacuzino, Zahariade și Anghel Saligny), odată cu elaborarea de către aceștia a primelor proiecte de amenajare și sistematizare a portului Constanța. Facem din nou mențiunea că toate aceste construcții urmau să fie realizate pe actualul teritoriu și acvatoriu al S. N. Constanța.

Documentele vremii demonstrează preocuparea inginerilor proiectanți și constructori ai portului Constanța pentru dotarea cu instalații de andocare a navelor. Astfel, în **„Dobrogea Jună" din 20 ian. 1905, reporterul Făgărășanu** referindu-se la lucrările portului (cap. IV – bazine interioare), menționa următoarele: „**Se prevede în proiect formarea a 9 bazine acostabile dintre care unul, destinat pentru docul plutitor, de 17.700 mp"**. În acea perioadă, la adâncirea bazinelor portului Constanța lucrau 2 dragi.

Un studiu foarte amplu documentat este prezentat în lucrarea **„Memoriu asupra calei de halaj și celorlalte instalațiuni pentru indocarea vaselor din portul Constanța"**, întocmit de **Ing. Traian Grigorescu**, Șef de Secție în Serviciul Porturilor Maritime și pe care îl publică în **„Buletinul Societății Politehnice" nr. 3 din luna martie 1913** (vezi 44d, 45d). Copiile câtorva pagini cu date reprezentative, extrase din acest memoriu, le prezint și în acest capitol. Fragmentele extrase din documentele publicate în 1913 redau studii și date amănunțite, precum:

- comparații între dimensiunile docurilor uscate, plutitoare și calelor de halaj;
- dimensiunile și tonajul instalațiilor de radub existente la acea dată în lume;
- numărul și tonajul vapoarelor ce figurau în lume la începutul anului 1911;
- studiul instalațiilor ce s-au admis pentru portul Constanța, având în vedere numărul, dimensiunile și tonajul navelor ce au venit în Marea Neagră în anul 1897, precum și statistica întocmită în anul 1907 pentru 300 nave care au frecventat timp de 18 luni portul Constanța.

Acest studiu a avut la bază și statisticile publicate de „Lloyd Register of Shipping" pe anul 1911 și 1912 privind formele de radub, docurile plutitoare și

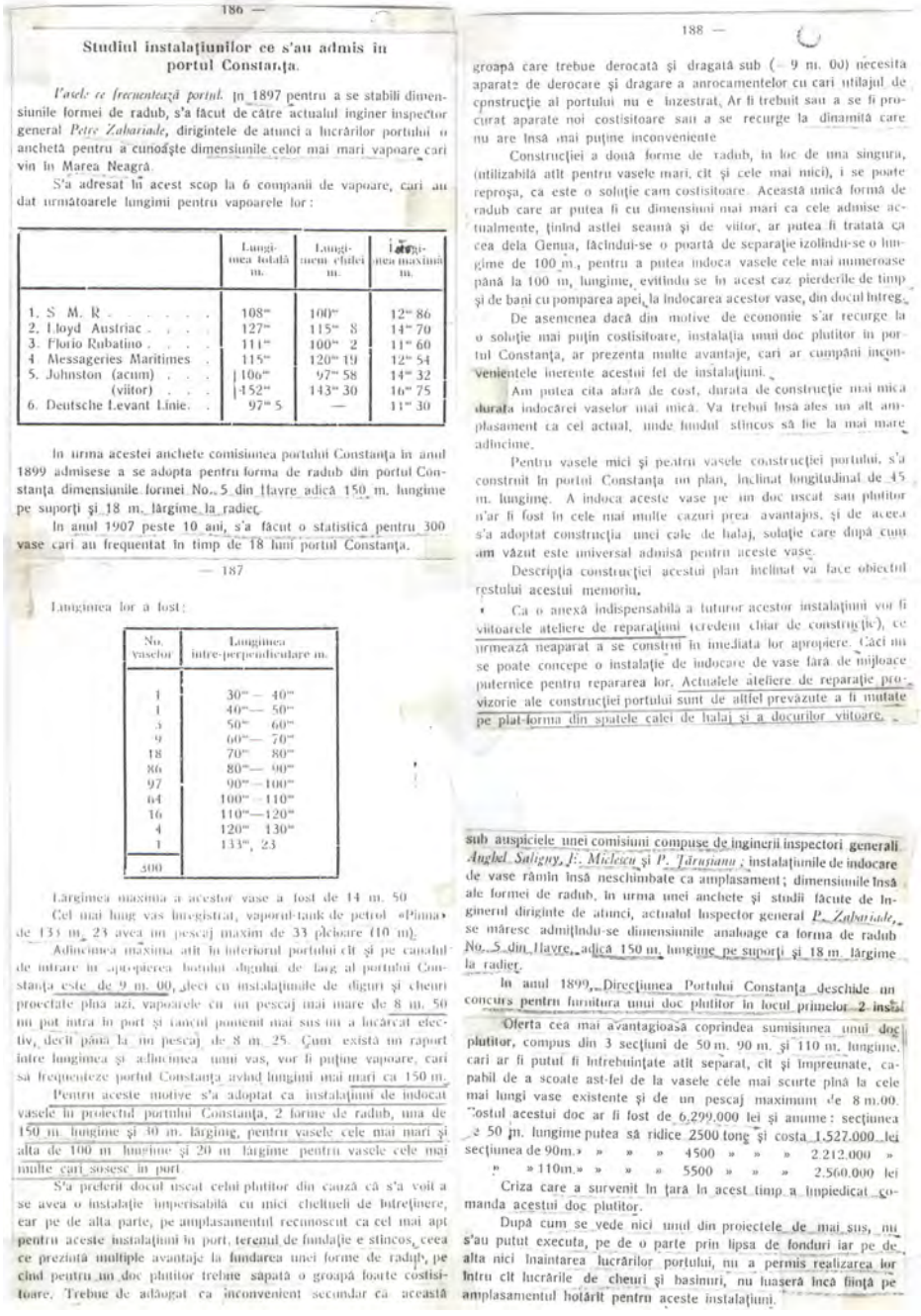
calele de halaj, aflate în serviciu în întreaga lume. Astfel, din cercetarea datelor rezultau următoarele concluzii:

- pentru 21.716 vapoare existau 1.582 instalații de radub, deci una la 15 vapoare;
- din 1.582 instalații de radub existente în lume, 751 erau forme de radub, 231 docuri plutitoare și 600 cale de halaj;
- pentru navele până la 2.000 tone, constructorii dădeau preferință calelor de halaj;
- în ce privește lungimea navelor, până la 60 m, calele de halaj erau cele mai preferate, distribuția în lume fiind: la 70 forme de radub erau 84 docuri plutitoare și 440 cale de halaj;
- între 60 și 70 m lungime, la 37 docuri uscate erau 38 docuri plutitoare și 76 cale de halaj (deci exista o paritate între numărul docurilor uscate și a celor plutitoare, menținându-se superioritatea numerică a calelor de halaj);
- pentru lungimi de nave mai mari de 70 m s-au adoptat formele de radub sau docurile plutitoare.

Pentru stabilirea dimensiunilor instalațiilor de radub în portul Constanța, s-au luat date de la 6 companii de vapoare (S.M.R., Lloyd Austriac, Florio Rubatino, Messageries Maritimes, Johnston și Deutsche Levant Linie). Astfel, în 1907 cel mai lung vapor înregistrat era petrolierul „Pina" de 133,23 m și care avea pescajul maxim de 33 picioare (10 m). Cum adâncimea maximă în bazinul interior al portului era de numai 9 m, această navă încărca numai până la atingerea unui pescaj de 8,25 m.

Pe baza datelor prezentate mai sus s-au adoptat ca instalații de andocat navele, în proiectul de atunci al S. N. Constanța, două forme de radub, una de 150 m lungime și 30 m lărgime, pentru navele cele mai mari și alta de 100 m lungime și 20 m lărgime pentru navele cele mai multe care frecventau portul (vezi fig. 7.22d, prezentată la Cap. 1 – schița cuprinzând cala de 1.000 tone și cele 2 forme de radub).

La acea dată chestiunea preferinței docurilor uscate sau plutitoare constituia o controversă încă nestinsă în lumea constructorilor navali. Această problemă a fost discutată aproape la toate congresele de navigație începând cu cel de la Dusseldorff din 1902 și până la cel de la Philadelfia din 1913. La acesta din urmă, o comisie ad-hoc formată din 6 personalități în arta construcțiilor maritime, a formulat următoarea concluzie: ***„întrebuințarea formelor de radub constituie în general cea mai bună soluție a carenarei vaselor mari, dar sunt cazuri în cari docurile plutitoare pot singure a fi întrebuințate și altele cari oferă avantaje speciale în chip de a li se acorda preferință"***. (vezi „Memoriul" inginerului T. Grigorescu din anul 1913). Tot în acest memoriu, pentru economicitatea soluției se arăta că în locul celor două bazine de radub (soluție foarte costisitoare) s-ar putea folosi numai unul, lung de 150 m dar cu o poartă de separație (modelul bazinului de la Genova), pentru izolarea unei lungimi de 100 m pentru a putea andoca vasele cele mai numeroase, de până la 100 m lungime, evitându-se în acest caz pierderile de timp și de bani cu pomparea apei, în cazul andocării acestora în docul întreg.



— 186 —

Studiul instalațiunilor ce s'au admis în portul Constanța.

Vasele ce frecventează portul. In 1897 pentru a se stabili dimensiunile formei de radub, s'a făcut de către actualul inginer inspector general *Petre Zahariade*, dirigintele de atunci a lucrărilor portului o anchetă pentru a cunoaște dimensiunile celor mai mari vapoare cari vin în Marea Neagră.

S'a adresat în acest scop la 6 companii de vapoare, cari au dat următoarele lungimi pentru vapoarele lor:

	Lungimea totală m.	Lungimea pe chilei m.	Lățimea maximă m.
1. S. M. R.	108m	100m	12m 86
2. Lloyd Austriac	127m	115m 8	14m 70
3. Florio Rubatino	114m	100m 2	11m 60
4. Messageries Maritimes	115m	120m 19	12m 54
5. Johnston (acum)	106m	97m 58	14m 32
(viitor)	152m	143m 30	16m 75
6. Deutsche Levant Linie.	97m 5	—	11m 30

In urma acestei anchete comisiunea portului Constanța în anul 1899 admisese a se adopta pentru forma de radub din portul Constanța dimensiunile formei No. 5 din Havre adică 150 m. lungime pe suporți și 18 m. lărgime la radier.

In anul 1907 peste 10 ani, s'a făcut o statistică pentru 300 vase cari au frequentat în timp de 18 luni portul Constanța.

— 187

Lungimea lor a fost:

No. vaselor	Lungimea între-perpendiculare m.
1	30m — 40m
1	40m — 50m
3	50m — 60m
9	60m — 70m
18	70m — 80m
86	80m — 90m
97	90m — 100m
64	100m — 110m
16	110m — 120m
4	120m — 130m
1	133m, 23
300	

Lărgimea maximă a acestor vase a fost de 14 m. 50

Cel mai lung vas înregistrat, vaporul-tank de petrol «Plima» de 133 m. 23 avea un pescaj maxim de 33 picioare (10 m).

Adâncimea maximă atât în interiorul portului cât și pe canalul de intrare în apropierea bazinului de larg al portului Constanța este de 9 m. 00, afară cu instalațiunile de diguri și cheuri proectate până azi, vapoarele cu un pescaj mai mare de 8 m. 50 nu pot intra în port și tancul pornește mai sus în a încărcat electiv, decât până la un pescaj de 8 m. 25. Cum există un raport între lungimea și adâncimea unui vas, vor fi puține vapoare, cari să frequenteze portul Constanța având lungimi mai mari ca 150 m.

Pentru aceste motive s'a adoptat ca instalațiunii de îndocat vasele în proiectul portului Constanța, 2 forme de radub, una de 150 m. lungime și 30 m. lărgime, pentru vasele cele mai mari și alta de 100 m lungime și 20 m lărgime pentru vasele cele mai multe cari sosesc în port.

S'a preferit docul uscat celui plutitor din cauză că s'a voit a se avea o instalație imperisabilă cu mici cheltueli de întreținere, ear pe de alta parte, pe amplasamentul recunoscut ca cel mai apt pentru aceste instalațiuni în port, terenul de fundație e stâncos, ceea ce prezintă multiple avantaje la fundarea unei forme de radub, pe când pentru un doc plutitor trebue săpată o groapă foarte costisitoare. Trebue de adăugat ca inconvenient secundar că această

— 188 —

groapă care trebue derocată și dragată sub (— 9 m. 00) necesită aparate de derocare și dragare a ancoramentelor cu cari utilajul de construcție al portului nu e înzestrat. Ar fi trebuit sau a se fi procurat aparate noi costisitoare sau a se recurge la dinamită care nu are însă mai puține inconveniente.

Construcției a două forme de radub, în loc de una singură, (utilizabilă atât pentru vasele mari, cât și cele mai mici), i se poate reproșa, că este o soluție cam costisitoare. Această unică formă de radub care ar putea fi cu dimensiuni mai mari ca cele admise actualmente, ținând astfel seamă și de viitor, ar putea fi tratată ca cea dela Genua, făcându-se o poartă de separație izolându-se o lungime de 100 m., pentru a putea îndoca vasele cele mai numeroase până la 100 m. lungime, evitându se în acest caz pierderile de timp și de bani cu pomparea apei, la îndocarea acestor vase, din docul întreg.

De asemenea dacă din motive de economie s'ar recurge la o soluție mai puțin costisitoare, instalația unui doc plutitor în portul Constanța, ar prezenta multe avantaje, cari ar cumpăni inconvenientele inerente acestui fel de instalațiuni.

Am putea cita afară de cost, durata de construcție mai mică durata îndocărei vaselor mai mică. Va trebui însă ales un alt amplasament ca cel actual, unde fundul stâncos să fie la mai mare adâncime.

Pentru vasele mici și pentru vasele construcției portului, s'a construit în portul Constanța un plan, înclinat longitudinal de 45 m. lungime. A îndoca aceste vase pe un doc uscat sau plutitor n'ar fi fost în cele mai multe cazuri prea avantajos, și de aceea s'a adoptat construcția unei cale de halaj, soluție care după cum am văzut este universal admisă pentru aceste vase.

Descripția construcției acestui plan înclinat va face obiectul restului acestui memoriu.

Ca o anexă indispensabilă a tuturor acestor instalațiuni vor fi viitoarele ateliere de reparațiuni (credem chiar de construcție), ce urmează neapărat a se construi în imediata lor apropiere. Căci nu se poate concepe o instalație de îndocare de vase fără de mijloace puternice pentru repararea lor. Actualele ateliere de reparație provizorie ale construcției portului sunt de altfel prevăzute a fi mutate pe platforma din spatele căei de halaj și a docurilor viitoare.

sub auspiciele unei comisiuni compuse de inginerii inspectori generali *Anghel Saligny*, *I. Mincescu* și *P. Tărușianu*; instalațiunile de îndocare de vase rămân însă neschimbate ca amplasament; dimensiunile însă ale formei de radub, în urma unei anchete și studii făcute de inginerul diriginte de atunci, actualul inspector general *P. Zahariade*, se măresc admițându-se dimensiunile analoage ca forma de radub No. 5 din Havre, adică 150 m. lungime pe suporți și 18 m. lărgime la radier.

In anul 1899, Direcțiunea Portului Constanța deschide un concurs pentru furnitura unui doc plutitor în locul primelor 2 insta

Oferta cea mai avantagioasă coprindea semnisiunea unui doc plutitor, compus din 3 secțiuni de 50 m. 90 m. și 110 m. lungime, cari ar fi putut fi întrebuințate atât separat, cât și împreunate, capabil de a scoate astfel de la vasele cele mai scurte până la cele mai lungi vase existente și de un pescaj maximum de 8 m. 00. Costul acestui doc ar fi fost de 6,299.000 lei și anume: secțiunea a 50 m. lungime putea să ridice 2500 tone și costa 1,527.000 lei

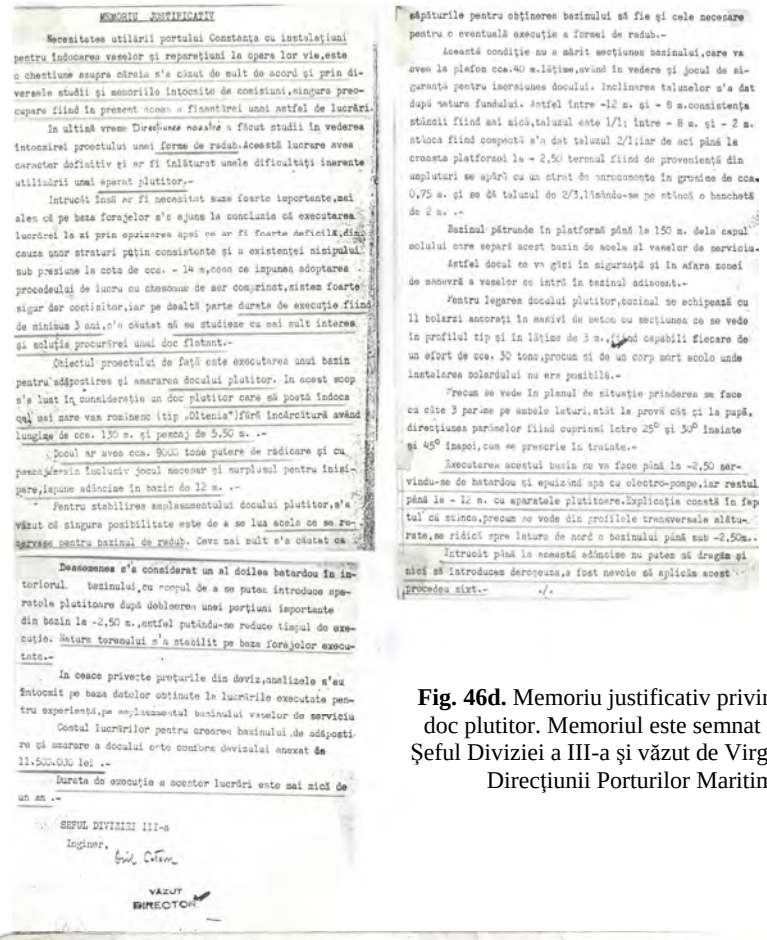
secțiunea de 90m. » » » » 4500 » » » 2.212.000 »

» » 110m. » » » » 5500 » » » 2.560.000 lei

Criza care a survenit în țară în acest timp a împiedicat comanda acestui doc plutitor.

După cum se vede nici unul din proiectele de mai sus, nu s'au putut executa, pe de o parte prin lipsa de fonduri iar pe de alta nici înaintarea lucrărilor portului, nu a permis realizarea lor întru cât lucrările de cheuri și basinuri, nu luaseră încă ființă pe amplasamentul hotărît pentru aceste instalațiuni.

Fig. 45d. Pagini (I) extrase din Memoriul inginerului Traian Grigorescu, publicat în Buletinul Societății Politehnice nr. 3/martie 1913.



MEMORIU JUSTIFICATIV

Necesitatea utilării portului Constanţa cu instalaţiuni pentru îndocarea vaselor şi reparaţiuni la dpera lor vie,este o chestiune asupra căreia s'a căzut de mult de acord şi prin diversele studii şi memoriile întocmite de comisiuni,singura preocupare fiind în present aceea a finanţării unei astfel de lucrări.

In ultimă vreme Direcţiunea noastră a făcut studii în vederea întocmirei proectului unei forme de radub.Această lucrare avea caracter definitiv şi ar fi înlăturat unele dificultăţi inerente utilizării unui aparat plutitor.-

Intrucât însă ar fi necesitat sume foarte importante,mai ales că pe baza forajelor s'a ajuns la concluzia că executarea lucrărei la zi prin epuizarea apei ce ar fi foarte deficilă,din cauza unor straturi pţin consistente şi a existenţei nisipului sub presiune la cota de cca. - 14 m,ceea ce impunea adoptarea procedeului de lucru cu chesoane de aer comprimat,sistem foarte sigur dar costisitor,iar pe dealtă parte durata de execuţie fiind de minimum 3 ani,s'a căutat să se studieze cu mai mult interes şi soluţia procurărei unui doc flotant.-

Obiectul proectului de faţă este executarea unui bazin pentru adăpostirea şi amararea docului plutitor. In acest scop s'a luat în consideraţie un doc plutitor care să poată îndoca cel mai mare vas românesc (tip „Oltenia")fără încărcătură având lungime de cca. 130 m. şi pescaj de 5,50 m. .-

Docul ar avea cca. 9000 tone putere de rădicare şi cu pescajul avut în vedere inclusiv docul necesar şi marginalul pentru inisipare,lăsând adâncime în bazin de 12 m. .-

Pentru stabilirea amplasamentului docului plutitor,s'a văzut că singure posibilitate este de a se lua acela ce se rezervase pentru bazinul de radub. Ceva mai mult s'a căutat ca

Deasemenea s'a considerat un al doilea batardou în interiorul bazinului,cu scopul de a nu putea introduce aparatele plutitoare după deblocarea unei porţiuni importante din bazin la -2,50 m.,astfel putându-se reduce timpul de execuţie. Natura terenului s'a stabilit pe baza forajelor executate.-

In ceeace priveşte preţurile din deviz,analizele s'au întocmit pe baza datelor obţinute în lucrările executate pentru experienţă,pe amplasamentul bazinului vaselor de serviciu

Costul lucrărilor pentru crearea bazinului de adăpostire şi amarare a docului este conform devizului anexat de 11.500.000 lei .-

Durata de execuţie a acestor lucrări este mai mică de un an .-

SEFUL DIVIZIEI III-a
Inginer,
Gh. Cotovu

VĂZUT
DIRECTOR

săpăturile pentru obţinerea bazinului să fie şi cele necesare pentru o eventuală execuţie a formei de radub.-

Această condiţie nu a mărit secţiunea bazinului,care va avea la plafon cca.40 m.lăţime,având în vedere şi jocul de siguranţă pentru însersiunea docului. Inclinarea taluzelor s'a dat după natura fundului. Astfel între -12 m. şi - 8 m.consistenţa stâncii fiind mai mică,talusul este 1/1; între - 8 m. şi - 2 m. stânca fiind compactă s'a dat talusul 2/1;iar de aci până la creasta platformei la - 2,50 terenul fiind de provenienţă din umpluturi se apără cu un strat de betoncenţe în grosime de cca. 0,75 m. şi se dă talusul de 2/3,1/4ându-se pe stâncă o banchetă de 2 m. .-

Bazinul pătrunde în platformă până la 150 m. dela capul molului care separă acest bazin de acela al vaselor de serviciu.

Astfel docul se va găsi în siguranţă şi în afara zonei de manevră a vaselor ce intră în bazinul adiacent.-

Pentru legarea docului plutitor,zonal se echipează cu 11 bolarzi ancoraţi în masivi de beton cu secţiunea ce se vede în profilul tip şi în lăţime de 3 m.,fiind capabili fiecare de un efort de cca. 30 tone,precum şi de un corp mort acolo unde instalarea bolardului nu era posibilă.-

Precum se vede în planul de situaţie prinderea se face cu câte 3 parâme pe ambele laturi,atât la pravă cât şi la pupă, direcţiunea parâmelor fiind cuprinsă între 25° şi 30° înainte şi 45° înapoi,cum se prescrie în tratate.-

Executarea acestui bazin ce va face până la -2,50 servindu-se de batardou şi epuizând apa cu electro-pompe,iar restul până la - 12 m. cu aparatele plutitoare.Explicaţia constă în faptul că stânca,precum se vede din profilele transversale alăturate,se ridică spre latura de nord a bazinului până sub -2,50m..

Intrucât până la această adâncime nu puteam să dragăm şi nici să introducem derocşeuza,a fost nevoie să aplicăm acest procedeu sixt.- -/-

Fig. 46d. Memoriu justificativ privind adoptarea soluţiei doc plutitor. Memoriul este semnat de ing. Ov. Cotovu, Şeful Diviziei a III-a şi văzut de Virgil Cotovu, Directorul Direcţiunii Porturilor Maritime Constanţa.

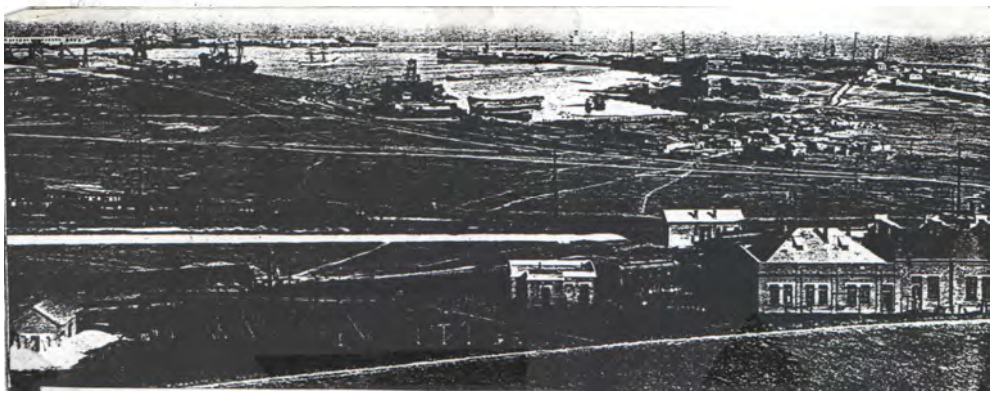
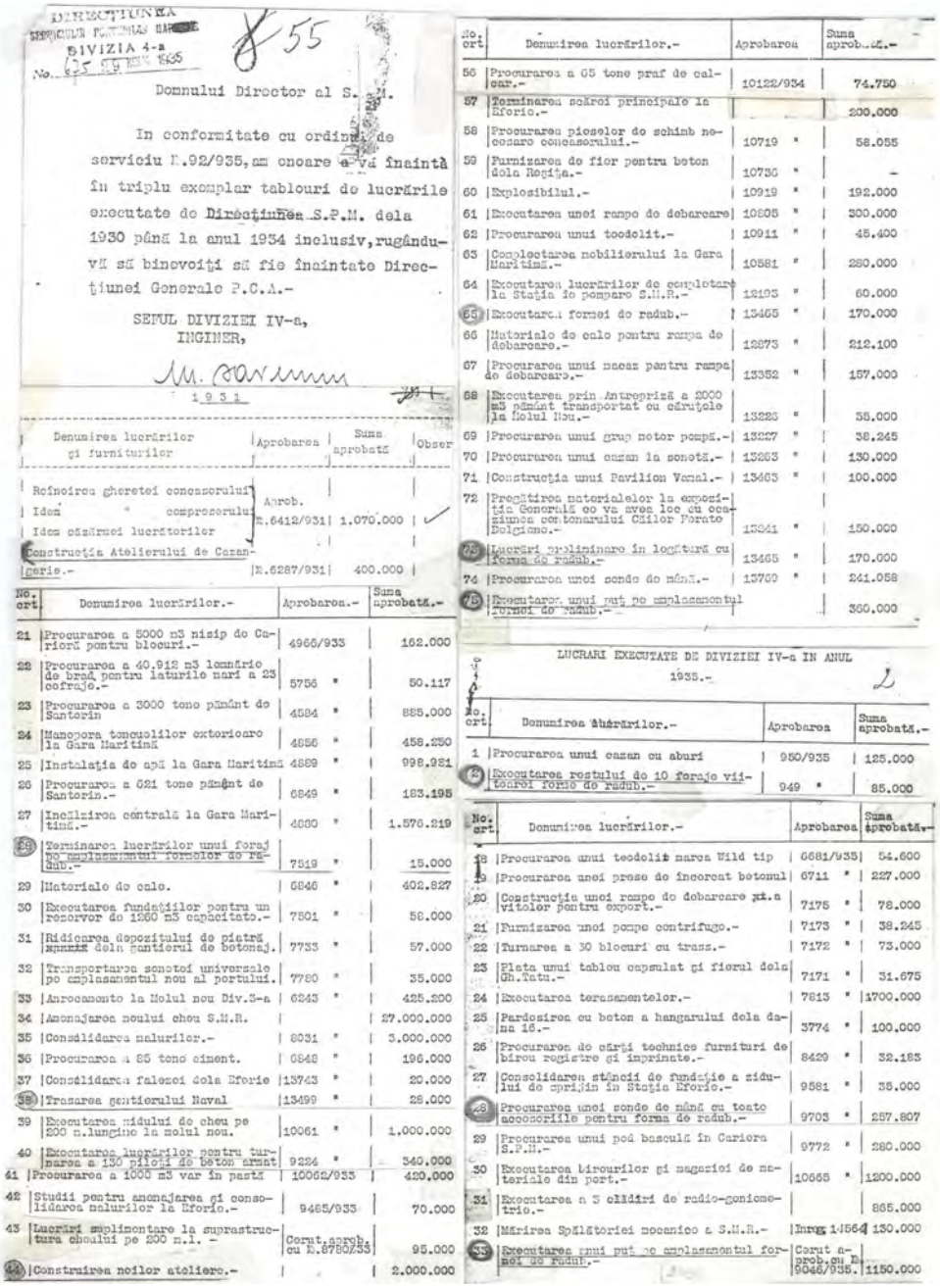


Fig. 28f. Foto din anul 1908 a bazinului pentru docul plutitor ce va fi instalat lângă cala de 800 t, construită la acea dată de ing. A. Saligny. În colţul din N-V al bazinului era cala de 40 t, construită în 1862. În prim plan se văd Atelierele şi depoul CFR, construite în 1860.



DIRECTIUNEA SERVICIUL TEHNIC MARITIM
DIVIZIA 4-a
No. 625 din 1935

Domnului Director al S. T. M.

In conformitate cu ordinul de serviciu N.92/935, am onoare a vă înainta în triplu exemplar tablouri de lucrările executate de Direcţiunea S.P.M. dela 1930 până la anul 1934 inclusiv, rugându-vă să binevoiţi să fie înaintate Direcţiunei Generale P.C.A.-

SEFUL DIVIZIEI IV-a,
INGINER,

1931

Denumirea lucrărilor şi furniturilor	Aprobarea	Suma aprobată	Obser
Reînoirea gheretei concesorului	Aprob.		
Idem " compresorului	N.6412/931	1.070.000	
Idem căsăriei lucrătorilor			
Construcţia Atelierului de Cazangerie.-	N.6287/931	400.000	

No. ort.	Denumirea lucrărilor.-	Aprobarea.-	Suma aprobată.-
21	Procurarea a 5000 m3 nisip de Curlevă pentru blocuri.-	4966/933	162.000
22	Procurarea a 40.912 m3 lemnărie de brad pentru laturile mari a 23 cofraje.-	5756 "	50.117
23	Procurarea a 3000 tone pământ de Santorin	4584 "	885.000
24	Manopera tencuielilor exterioare la Gara Maritimă	4856 "	458.250
25	Instalaţia de apă la Gara Maritimă	4869 "	998.981
26	Procurarea a 621 tone pământ de Santorin.-	6849 "	183.195
27	Incălzirea centrală la Gara Maritimă.-	4880 "	1.576.219
28	Terminarea lucrărilor unui foraj pe amplasamentul formelor de radub.-	7519 "	15.000
29	Materialele de calo.	6846 "	402.827
30	Executarea fundaţiilor pentru un rezervor de 1260 m3 capacitate.-	7501 "	58.000
31	Ridicarea depozitului de piatră spartă dela şantierul de betonaj.	7733 "	57.000
32	Transportarea sonotei universale pe amplasamentul nou al portului.	7780 "	35.000
33	Amenajarea Molul nou Div.3-a	6243 "	425.200
34	Amenajarea noului cheu S.M.R.		27.000.000
35	Consolidarea malurilor.-	8031 "	3.000.000
36	Procurarea a 85 tone ciment.	6848 "	196.000
37	Consolidarea falezei dela Eforie	13743 "	20.000
38	Trasarea şantierului Naval	13499 "	28.000
39	Executarea nidului de cheu pe 200 m.lungime la molul nou.	10061 "	1.000.000
40	Executarea lucrărilor pentru turnarea a 150 piloţi de beton armat	9224 "	340.000
41	Procurarea a 1000 m3 var în pastă	10062/933	420.000
42	Studii pentru amenajarea şi consolidarea malurilor la Eforie.-	9465/933	70.000
43	Lucrări suplimentare la suprastructura cheului pe 200 m.l. -	Corut.aprob. cu N.6780/33	95.000
44	Construirea noilor ateliere.-		2.000.000

No. ort.	Denumirea lucrărilor.-	Aprobarea	Suma aprobată.-
56	Procurarea a 65 tone praf de calcar.-	10122/934	74.750
57	Terminarea şoseii principale la Eforie.-		200.000
58	Procurarea pieselor de schimb necesare concesorului.-	10719 "	58.055
59	Furnizarea de fier pentru beton dela Regiţa.-	10736 "	-
60	Explosibilul.-	10919 "	192.000
61	Executarea unei rampe de debarcare	10805 "	300.000
62	Procurarea unui teodolit.-	10911 "	45.400
63	Completarea mobilierului la Gara Maritimă.-	10581 "	280.000
64	Executarea lucrărilor de completare la Staţia de pompare S.M.R.-	12103 "	60.000
65	Executarea formei de radub.-	13465 "	170.000
66	Materiale de calo pentru rampa de debarcare.-	12873 "	212.100
67	Procurarea unui macaz pentru rampa de debarcare.-	13352 "	157.000
68	Executarea prin Antreprisă a 2000 m3 pământ transportat cu căruţele la Molul Nou.-	13223 "	55.000
69	Procurarea unui grup motor pompă.-	13227 "	38.245
70	Procurarea unui cazan la sonotă.-	13263 "	130.000
71	Construcţia unui Pavilion Vamal.-	13463 "	100.000
72	Procurarea materialelor la expoziţia Generală ce va avea loc cu ocazinea centenarului Ovidiu Forato Dolgiano.-	13241 "	150.000
73	Lucrări suplimentare în legătură cu forma de radub.-	13465 "	170.000
74	Procurarea unei sonde de mână.-	13709 "	241.058
75	Executarea unui puţ pe amplasamentul formei de radub.-		360.000

LUCRARI EXECUTATE DE DIVIZIEI IV-a IN ANUL 1935.-

No. ort.	Denumirea lucrărilor.-	Aprobarea	Suma aprobată.-
1	Procurarea unui cazan cu aburi	950/935	125.000
2	Executarea restului de 10 foraje viitoarei forme de radub.-	949 "	85.000

No. ort.	Denumirea lucrărilor.-	Aprobarea	Suma aprobată.-
18	Procurarea unui teodolit marca Wild tip	6681/935	54.600
19	Procurarea unei prese de încercat betonul	6711 "	227.000
20	Construcţia unei rampe de debarcare pt.a vitelor pentru export.-	7175 "	78.000
21	Furnizarea unei pompe centrifugo.-	7173 "	38.245
22	Turnarea a 30 blocuri cu trass.-	7172 "	73.000
23	Plata unui tablou capsulat şi fieral dela Gh.Tatu.-	7171 "	31.675
24	Executarea terasamentelor.-	7613 "	1700.000
25	Pardosirea cu beton a hangarului dela dana 16.-	3774 "	100.000
26	Procurarea de cărţi technice furnituri de birou registre şi imprimate.-	8429 "	32.183
27	Consolidarea stâncii de fundaţie a zidului de apărăin în Staţia Eforie.-	9581 "	35.000
28	Procurarea unei sonde de mână cu toate accesoriile pentru forma de radub.-	9703 "	257.807
29	Procurarea unui pod basculă în Cariera S.P.M.-	9772 "	280.000
30	Executarea birourilor şi magazioi de materiale din port.-	10655 "	1200.000
31	Executarea a 5 clădiri de radio-goniometrie.-		865.000
32	Mărirea Spălătoriei mecanice a S.M.R.-	Inreg. 14564	130.000
33	Executarea unui puţ pe amplasamentul formei de radub.-	Corut aprob.cu N. 9046/935.	1150.000

Fig. 38d. Extrase din documente ce cuprind lucrările executate de Direcţiunea SPM în perioada 1930 – 1935, inclusiv pentru Atelierele de reparaţii şi viitorul S.N. Constanţa. (Din Dosarul nr. 5/1935, fond DNM, Arh. Naţ. Constanţa).

Ca variantă mai ieftină, era pusă în discuție și soluția unui doc plutitor, dar se punea problema alegerii unui amplasament cu fundul stâncos la o mai mare adâncime, derocarea și dragarea la cota de sub –9 m, necesitând utilaje pe care portul încă nu le avea în dotare la acea dată. Se aprecia atunci că terenul de fundație stâncos existent era mult mai convenabil pentru fundarea bazinelor de radub, decât pentru săparea în stâncă a unei gropi cu adâncimea de peste 9 m pentru instalarea unui doc plutitor. Greutățile se vor vedea practic în perioadele 1936 – 1938 și 1972 – 1974, când s-a executat mai întâi bazinul docului plutitor de 8.000 tone și apoi cele 2 docuri uscate. În ambele cazuri, izvoarele puternice din zonă au pus mari probleme proiectanților și constructorilor în elaborarea și aplicarea soluțiilor tehnice de etanșare și tehnologiilor de lucru și control, pe faze de execuție. Datorită Primului Război Mondial și pe parcurs a lipsei de fonduri pentru finanțarea unor lucrări hidrotehnice de mare anvergură, nici o soluție nu s-a putut realiza până în anul 1938. Acțiuni bine organizate, pentru soluționarea dotării S. N. Constanța cu o nouă instalație de andocare (după cala construită în 1908) s-au declanșat în anul 1932 de Comisia mixtă a Regiei P.C.A. și Marinei Regale (vezi 42d, 43d). Această comisie a făcut o analiză comparativă între bazinele de radub și docurile plutitoare, ce urmau să doteze șantierul naval, cerând totodată mutarea urgentă a „Șantierului Vechi" pe noul amplasament și executarea de hale industriale moderne.

Astfel, costul unui bazin de radub cu macarale și anexe se ridica la suma de 58 milioane lei iar mutarea „Șantierului Vechi" lângă instalațiile de andocare și construcția noilor hale industriale costa 10 milioane lei. Deci în total 68 milioane lei. În procesul verbal încheiat la data de 15 august 1932, din care anexăm fragmente, Comisia mixtă menționa:

„Suma de 68 milioane lei se poate plăti din 2 bugete ordinare anuale ale Regiei P.C.A., dacă Ministerul de Finanțe renunța de a ne mai lua câte 50 milioane lei anual din bugetul Regiei P.C.A. Această sumă este luată contra Legii de organizare a Regiei P.C.A. în care la art. 60 prevede că nu se va vărsa tezaurului vreo dobândă sau amortisment la capitolul de investiții timp de 10 ani."

Comisia mixtă a luat în analiză și varianta docului plutitor dar opțiunea rămânea totuși pentru construcția unui bazin de radub, această soluție considerând-o la acea dată, ca fiind mai ieftină (54 milioane lei față de costul docului plutitor propriu-zis, de 75 milioane lei). Se remarca faptul că la acea dată (1932) nu se cunoștea bine natura și structura stâncii subacvatice din zona rezervată bazinului de radub. În perioada 1933 – 1935 s-au executat foraje și puțuri pe amplasamentul formei de radub. Memoriul justificativ privind susținerea și adoptarea soluției – doc plutitor, întocmit de **inginerul Ov. Cotovu** (vezi 46d), pe baza unui studiu al rezultatelor forajelor executate pe amplasament, prezintă concluzia reală precum că execuția bazinului de radub ar fi fost foarte costisitoare și ar fi durat 3 ani, pe când săparea bazinului docului plutitor, cu tehnologia descrisă în memoriu costa 11,5 milioane lei, execuția durând sub un an. Un alt memoriu privind posibilitatea utilizării unui doc plutitor la S. N. Constanța, dar pe alt amplasament (dana 28 sau

29) este prezentat la data de 1 noiembrie 1935 de inginerul **M. Savescu**, șeful Diviziei a IV-a din Direcțiunea Porturilor Maritime. Din memoriul său rezultă că pentru dimensionarea docului plutitor se aveau în vedere următoarele date:

- flota S.M.R., care cuprindea 17 nave dintre care cea mai mare era de tipul „Peleș", cu lungimea de 129,1 m, lățimea de 16,48 m și pescajul navei goale de 2,61 m;
- navele Marinei Militare aveau dimensiuni inferioare;
- dintre navele comerciale particulare sub pavilion român, tancul petrolier „Oltenia", proprietatea Societății „Steaua Română", era nava cea mai mare, cu lungimea maximă de 133 m, lățimea maximă de 16,85 m și pescajul maxim de 5,20 m;
- în anul 1934 au intrat în portul Constanța 1.850 nave, dintre care 17 aveau lungimi de 140 – 150 m, lățimi de 18 – 19,81 m și pescaje de 7,90 – 10,67 m.

Pe baza acestor date s-a stabilit că docul plutitor trebuie să aibă lungimea de 130 m, lățimea utilă de 22 m, lățimea totală de 28 m (lățimea chesonului lateral de 3 m), înălțimea pontonului de 3,80 m, înălțimea chesoanelor laterale de 9 m, pescajul maxim al docului 12 m și forța de ridicare de 9.000 tone. De altfel, în încheierea memoriului său, concluziona și următoarele: „docul plutitor nu poate fi socotit decât ca o soluțiune provizorie până la executarea unei forme de radub; la acea dată docul va putea fi utilizat în portul Brăila sau Galați."

Deși acest memoriu a fost avizat de **inginerul Virgil Cotovu**, **Directorul Direcțiunii Porturilor Maritime – Constanța**, propunerea nu s-a aplicat, în **final fiind adoptată și aplicată soluția propusă de inginerul Ovidiu Cotovu, astfel că bazinul docului plutitor a fost săpat în perioada 1936 – 1938 pe locul rezervat până atunci pentru forma de radub.**

2.4. URGENTAREA DOTĂRII PORTULUI CONSTANȚA CU INSTALAȚII DE ANDOCARE ȘI DAREA ÎN EXPLOATARE, ÎN ANUL 1938, A DOCULUI PLUTITOR DE 8.000 TONE

În anul 1913, în memoriul său inginerul T. Grigorescu argumenta foarte serios necesitatea acestor instalații, printre altele el arătând următoarele: „*În portul nostru la Marea Neagră, afară de planul înclinat primitiv, care a fost utilizat numai de vasele mici întrebuințate la construcția lui, nu a existat vre-o instalație pentru radubul vaselor. Această stare de lucruri, a fost foarte supărătoare pentru exploatarea portului și pentru armatorii vaselor care au frecventat și frecventează portul Constanța. Nu se poate concepe un port de o importanță oarecare, ce nu se poate contesta portului Constanța, să nu aibă o instalație de radub, capabilă de a funcționa pentru vasele cele mai mari ce vin în port. Această lipsă, portul o plătește*

prin un prost renume, prin o neîncredere a armatorilor în siguranța navigațiunei în apropierea lui, neîncredere care se traduce asupra navlului, prin un spor care va fi plătit la urmă tot de cerealele și petrolul nostru sau la transportul mărfurilor importate. Vapoarelor cari suferă o avarie în apropiere sau chiar în port, nu li se pot face vreo reparație sub linia de plutire din cauza lipsei unui doc. Acest fapt e cu mult mai grav cu cât se știe că, Constanța e portul terminus al liniei noastre de navigație orientală la Constantinopol și Alexandria. Vapoarele Serviciului Maritim Român, sunt nevoite a pleca uneori din portul nostru, știind că au avarii cari nu se pot repara în port, pentru a merge ca să se îndocheze la Alexandria. Se poate vedea ce risc au vapoarele, ce răspundere au comandanții și Direcția Serviciului Maritim. E în joc și reputația statului nostru". Astfel, se menționează un accident naval în zona portului, caz în care, reparația nu s-a putut face la Constanța din lipsa mijloacelor de andocare. Este vorba de accidentul navei tanc olandez „Chester" întâmplat pe data de 23 martie 1909. Această navă fusese încărcată cu 3.500 tone de petrol iar la efectuarea manevrei de ieșire din portul Constanța, datorită unui defect mai vechi al axului, a pierdut elicea împreună cu capătul axului port elice. Nava a fost remorcată și adusă în port, unde a așteptat 10 zile până ce a sosit din Alexandria, remorcherul olandez „Thames" care l-a remorcat până la Anvers, pentru reparații. În același memoriu se arăta că averea de câteva milioane a portului Constanța, materializată în navele sale ca dragi, macara plutitoare etc., nu fusese întreținută și reparată niciodată sub linia de plutire, navele fiind lăsate fortamente să se deterioreze din lipsa unui mijloc de andocare. Serviciul Maritim Român cheltuia 40 – 50.000 lei anual pentru andocarea navelor în străinătate. Din cauzele prezentate mai sus, **inginerul Traian Grigorescu cerea atunci construcția cât mai curând posibil a unui bazin de radub,** pentru a putea andoca navele ce frecventau portul Constanța. El prevedea pentru viitor tendința constructorilor navali de mărire continuă a dimensiunilor navelor, în scopul creșterii eficienței economice a transporturilor de mărfuri.

Creșterea rapidă a traficului în portul Constanța după Primul Război Mondial, precum și nevoile Serviciului Maritim Român, Marinei Regale și parcului de nave comerciale particulare sub pavilion românesc, a făcut ca problema utilării S. N. Constanța cu instalații de andocare pentru execuția reparațiilor la opera vie a navelor și pentru curățirea și vopsirea lor, să devină preocuparea de prima linie a conducerii Regiei P.C.A. Documentele anilor 1933 – 1938 consemnează necesitatea stringentă a dotării neîntârziate a portului Constanța cu un doc plutitor pentru reparația navelor proprii și străine.

În Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța, publicat în anul 1933, la pag. 26-27 în articolul „**Crearea unui doc plutitor la Constanța**" se menționează următoarele: *„În ședința de la 24 mai, Consiliul a avut a se preocupa de cererea Uniunii Micilor Industriași din Constanța prin care solicita intervențiunea Camerei pentru crearea unui doc plutitor în portul Constanța, crearea acestui doc*

fiind necesară reparării pe doc a vaselor. Acest deziderat, instituțiunea noastră l-a socotit ca unul dintre cele principale privind dezvoltarea portului Constanța. Vasele noastre comerciale, din lipsa unui asemenea doc, se duc să se repare la Stenya, sau în altă parte în străinătate dând câștig străinilor. Creându-se acest doc aci în port, nu numai că s-ar economisi aceste reparări în străinătate dând câștig și lucru meseriașului român, dar am atrage și vase străine, ceea ce este de prim interes pentru portul nostru. În vederea înființării lui, Camera a făcut prin D-l președinte V. Popescu, intervențiunea în Consiliul Casei Autonome a Portului".

Referindu-se la sumele mari plătite de România la șantierele navale din străinătate, pentru andocarea navelor comerciale și militare proprii, precum și la faptul că în portul Constanța nu se puteau face reparații sub linia de plutire în cazul unor accidente navale, Revista „Marea" din 25 sept. 1933 arăta printre altele: *„Anul acesta de exemplu, vasul „Meteor" sub pavilion italian a suferit un accident de elice în apropierea portului nostru. A fost remorcat și adus la Constanța, de unde din lipsă de doc, după o reparație superficială, a fost dus la Stenya. Asemenea cazuri s-au mai petrecut și în trecut și se petrec în fiecare an câteva. Din cele de mai sus, reiese credem suficient nevoia unui doc în portul Constanța, dar și foloasele pe care le-ar aduce atât portului, cât și vaselor românești și străine care vin în portul nostru. Nu se poate concepe astăzi un port mare fără instalațiunile necesare pentru reparațiuni de vapoare*".

De asemenea, **Revista „România de la mare" din 11 febr. 1935** pag 3, în articolul **„Portul Constanța are nevoie de un doc plutitor"** sub semnătura lui I. A. Radic, aprecia dezvoltarea modernă a portului dar menționa cu regret lipsa foarte resimțită a unui doc plutitor sau uscat, în care să se andocheze și să se repare navele. În acest sens, articolul menționa următoarele: *„Peste 2.000 vase de diferite tonaje, cargoboate, pacheboturi, tancuri, corăbii, intră și ies anual din portul Constanța. Multe din aceste vase în urma accidentărilor sau avariilor inerente navigației au nevoie de reparațiuni la mașini sau corp sau de andocări pentru curățire sau revizie. Portul Constanța nu are posibilitatea și execute astfel de reparațiuni din cauza lipsei unui doc plutitor. Zeci de milioane se cheltuiesc anual pentru reparațiile și andocarea vaselor Marinei Militare și a acelora ale S.M.R. care sunt nevoite să execute asemenea reparațiuni la șantiere străine. Un doc plutitor ar înviora viața comercială a portului. Meseriași și muncitori de toate categoriile care azi șomează, ar găsi de lucru. Mecanici, cazangii, lăcătuși, strungari, vopsitori, curățitori, lemnari, și-ar asigura o existență onorabilă. Ar fi o greșeală de neiertat dacă din împrumutul de înzestrare al țării nu s-ar destina o sumă și pentru un doc plutitor la Constanța….., **înzestrarea portului Constanța cu un doc plutitor nu mai poate întârzia***". Iar **Revista „Marea" nr. 43-44 din martie 1936 pag. 2**, justificând aceeași necesitate urgentă din punct de vedere economic, arăta: *„Din întreg parcul nostru de vapoare, cât și din cele străine care ating acest port (peste 1604 în ultimul an), cel puțin ¼ necesită reparații posibile în intervalul*

de timp necesar încărcării, sau până îi vine rândul la încărcare, reparații al cărui cost n-ar mai lua calea străinătății ci ar rămâne în mâinile noastre rezolvând în mare parte șomajul muncitorilor de toate categoriile și înlesnind mult, mai ales situația grea a SMR-ului, Marinei Regale și Marinei Comerciale particulare". **Puternice motive de strategie militară, impuneau de asemenea existența unei instalații de andocare, pentru intervenții rapide la nave în portul Constanța**. În anul 1934 s-a cerut și Uzinelor Reșița oferta unui doc plutitor de 7.500 tone forță de ridicare. Dar și atunci s-a considerat mai avantajoasă construirea unui bazin de radub, care să poată primi nave de maximum 14.000 tone. În finalul articolului, autorul concluzionează astfel: ***„Socotim însă că, rentabilitatea acestor instalații de indocare este indubitabilă, iar necesitatea lor un imperativ categoric... Interesul nostru este ca prin avantagiile ce oferim navelor străine, Constanța să rămână în adevăr un punct terminus al tuturor liniilor de navigație. Căci, a prelungi acest punct terminus mai spre Nord-Est ar însemna să deschidem calea concurenței sovietice, ceea ce nu ar fi în interesul nostru. Surprizele vremei, răsplătesc totdeauna nepăsarea cu regrete amare și tardive. Aceasta nu trebuie să uităm"***.

Ca o realizare deosebită, **Revista „Marea" din luna iunie 1936**, relatează inițiativa **inginerului Aurel Teodoru**, șef de promoție al Școlii Navale din Constanța și absolvent al Școlii de Construcții Navale din Franța. Acesta a instalat un hangar lângă cala de halaj de 1.000 tone și a construit după planurile concepute de el, primul iaht românesc **„Crai Nou" a cărui lansare la apă s-a făcut la 31 mai 1936.** Iahtul avea lungimea de 15,15 m, lățimea 3,10 m, pescaj 2,0 m, deplasament 12 tone, catarg de 18 m cu suprafața velelor de 80 mp și o chilă de stabilitate de 5500 kg plumb. În interior avea amenajate 6 cușete, bufet salon și wc, iar pentru propulsia mecanică, avea instalat un motor ce-i asigura o autonomie de 360 mile.

Dar, să revenim din nou la „problema cheie" nerezolvată încă, a dotării S. N. Constanța cu o instalație de andocare corespunzătoare. **Am ajuns cu redactarea Monografiei la „momentul 1938"**, care se va dovedi benefic și hotărâtor pentru evoluția viitoare a S. N. Constanța. Trebuie să mărturisesc, acum când scriu această pagină, că voi regreta permanent ratarea „momentului 1899", atunci când inginerul Anghel Saligny, un ilustru proiectant și constructor vizionar, inițiase contractarea primului doc plutitor pentru S. N. Constanța dar, *„istoria a vrut"* ca acest lucru să se realizeze după o așteptare de 39 de ani (sunt cunoscute perioadele de criză economico-financiară, precum și declanșarea Primului Război Mondial și consecințele sale). În aceste aproape patru decenii, necesitatea acestei instalații vitale pentru șantierul naval a fost justificată, fundamentată și reclamată în toate documentele vremii, o parte din acestea prezentându-le în fragmente, pe parcursul monografiei.

Anexat, redăm acum și importantele documente care conțin hotărârile și aprobările la nivel înalt, prin care s-a decis dotarea S. N. Constanța cu un doc plutitor de 8.000 tone capacitate de ridicare. **Astfel, prin Jurnalul Consiliului de Miniștri nr. 268/16 febr. 1937, semnat de Șeful Guvernului liberal de atunci,**

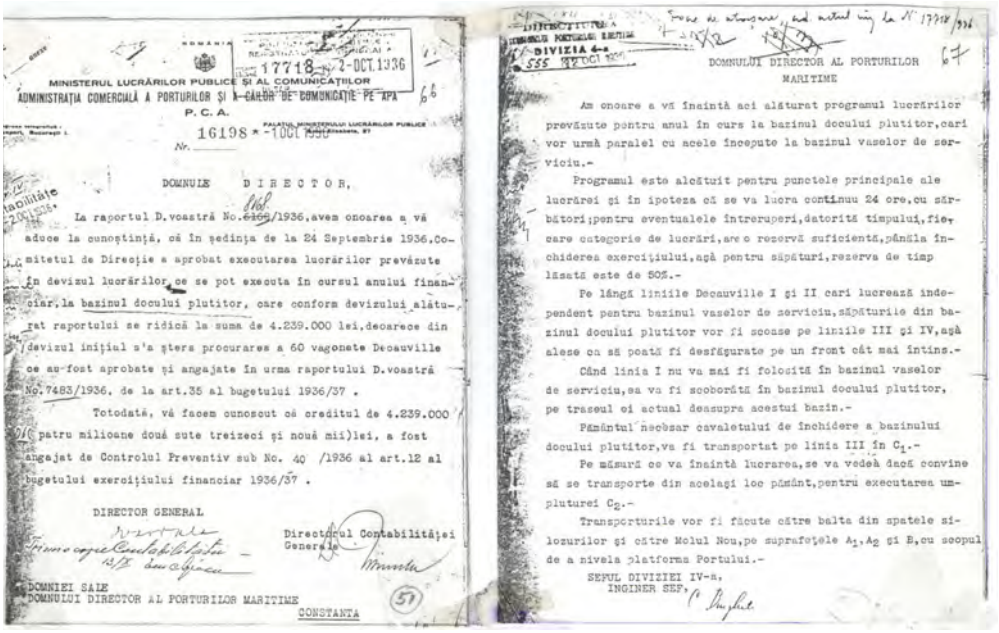
Gh. Tătărașcu, se autorizează Administrația Comercială a P.C.A. pentru comandarea la Șantierul Lubecker Flender Werke din Lubeck – Germania a docului plutitor de 8.000 tone forță capacitate de ridicare și în greutate de 4.290 tone (vezi 50d).

Docul a costat 80.817.000 lei și conform contractului s-a plătit în 8 rate eșalonate din febr. 1937 până în mai 1938.

În scrisoarea nr. 5603/8 apr. 1937, Administrația Comercială a P.C.A. București, sub semnăturile Directorului General, **Ing. C. Mihalopol și Ing. Șef Gh. Rizescu** (vezi 51d) se precizau unele modificări și completări la proiectul inițial al bazinului docului, la care începuseră lucrările.

Modificările proiectului bazinului constau în:

- docul urma să fie legat de cheul de sud al bazinului prin grinzi articulate conform documentației date de furnizorul docului;
- cheul de vest se va muta spre est cu 6 m;
- lățimea bazinului docului plutitor trebuia să fie de 79 m;
- între bazinul docului plutitor și bazinul navelor de servitute (Salvamar) se executa un pier de 12 m lățime (actualul cheu de nord al bazinului docului plutitor de 15.000 tone), fundat la cota – 6 m, execuția făcându-se la uscat.



MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI AL COMUNICAȚIILOR
ADMINISTRAȚIA COMERCIALĂ A PORTURILOR ȘI A CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ
P. C. A.
Nr. 16198 * - 10 OCT 1936

DOMNULE DIRECTOR,

La raportul D.voastră No. 6105/1936, avem onoarea a vă aduce la cunoștință, că în ședința de la 24 Septembrie 1936, Comitetul de Direcție a aprobat executarea lucrărilor prevăzute în devizul lucrărilor ce se pot executa în cursul anului financiar, la bazinul docului plutitor, care conform devizului alăturat raportului se ridică la suma de 4.239.000 lei, deoarece din devizul inițial s'a șters procurarea a 60 vagonete Decauville ce au fost aprobate și angajate în urma raportului D.voastră No. 7483/1936, de la art. 35 al bugetului 1936/37 .

Totodată, vă facem cunoscut că creditul de 4.239.000 (patru milioane două sute treizeci și nouă mii) lei, a fost angajat de Controlul Preventiv sub No. 40 /1936 al art. 12 al bugetului exercițiului financiar 1936/37 .

DIRECTOR GENERAL

Directorul Contabilității Generale

DOMNIEI SALE
DOMNULUI DIRECTOR AL PORTURILOR MARITIME
CONSTANȚA

DIVIZIA 4-a
535 10 OCT 1936

DOMNULUI DIRECTOR AL PORTURILOR MARITIME

Am onoare a vă înainta aci alăturat programul lucrărilor prevăzute pentru anul în curs la bazinul docului plutitor, cari vor urmă paralel cu acele începute la bazinul vaselor de serviciu.-

Programul este alcătuit pentru punctele principale ale lucrărei și în ipoteza că se va lucra continuu 24 ore, cu sărbători; pentru eventualele întreruperi, datorită timpului, fie-care categorie de lucrări, are o rezervă suficientă, până la închiderea exercițiului, așa pentru săpături, rezerva de timp lăsată este de 50%.-

Pe lângă liniile Decauville I și II cari lucrează independent pentru bazinul vaselor de serviciu, săpăturile din bazinul docului plutitor vor fi scoase pe liniile III și IV, așă alese ca să poată fi desfășurate pe un front cât mai întins.-

Când linia I nu va mai fi folosită în bazinul vaselor de serviciu, ea va fi scoborâtă în bazinul docului plutitor, pe traseul ei actual deasupra acestui bazin.-

Pământul necesar cavaletului de închidere a bazinului docului plutitor, va fi transportat pe linia III în C_1.-

Pe măsură ce va înainta lucrarea, se va vedeà dacă convine să se transporte din acelaşi loc pământ, pentru executarea umpluturei C_2.-

Transporturile vor fi făcute către balta din spatele silozurilor și către Molul Nou, pe suprafețele A_1, A_2 și B, cu scopul de a nivela platforma Portului.-

ȘEFUL DIVIZIEI IV-a,
INGINER ȘEF,

Fig. 49d. Scrisori din luna octombrie 1936: Ing. Vardala, Dir. Gl. al Administrației Comerciale a PCA, aproba începerea lucrărilor la bazinul docului plutitor; Ing. Șef C. Burghele, Șeful Diviziei a IV-a, stabilește programul de lucru.

Fig. 30f. Tehnologiile de lucru pe șantierul de construcție a bazinului docului plutitor.

În scrisoare este descrisă și tehnologia de lucru pentru bazin, cheuri și pier. S-a stabilit că taluzele din fața cheiurilor sub cota – 4 m până la cel puțin – 6 m să se execute la uscat, concomitent cu turnarea betonului cheiurilor.

De asemenea, cheiul de sud și de vest al bazinului se fundau la cota – 4 m și trebuiau executate la uscat. Pentru a se câștiga timp, se cerea continuarea derocărilor la uscat până la cota de – 4 m folosindu-se de batardou, evacuând apa cu electro-pompe, iar restul până la cota –12 m cu aparatele plutitoare (deroseuza și draga).

Bazinul docului plutitor trebuia să fie gata cel mai târziu la sfârșitul lunii iulie 1938, când docul urma să sosească la Constanța (vezi 29f, 30f, 31f). Bazinul avea suprafața de 16 ha, era mărginit de 1.565 ml cheuri și a costat 29 milioane lei.

Se stabilea, de asemenea, că bazinul navelor de servitute (bazinul „Salvamar") să se execute în paralel, fără a stingheri mersul lucrărilor la bazinul docului. Acest bazin s-a terminat tot în anul 1938, avea 16 ha, adâncimea de 6 m și a costat 19 milioane lei.

În conformitate cu termenul din contract, Șantierul Naval din Lubeck a livrat docul plutitor de 8.000 tone în luna iulie 1938. Exploatarea docului a fost încredințată Atelierelor de reparații și prin aceasta a crescut și mai mult importanța și volumul lucrărilor acestora. Presa vremii a descris evenimentul cu mare entuziasm.

Revista „Marea" din august 1938 pag. 2, în articolul intitulat **„Fructul activității P.C.A – primul doc plutitor românesc a fost adus în țară. El este de proporții uriașe și a costat 80 milioane lei**", dădea primele informații astfel:

„Dumineca 22 august ora 18-30 a sosit în portul nostru, de la Luebeck unde a fost construit, primul doc plutitor al României. Docul plutitor a părăsit portul Luebeck în ziua de 9 iulie având pe bord un echipaj de 9 oameni, dintre care 2 căpitani și 7 specialiști, toți germani. La plecarea din Luebeck, docul a fost recepționat de D-nii: ing. Sever Popa, maestrul principal Ion Petrișor și electricianul

Gh. Petrescu de la D.P.M. Docul a arborat pavilionul românesc și a părăsit portul Luebeck fiind remorcat până la Gibraltar de 3 remorchere germane. De la Gibraltar docul plutitor a plecat în ziua de 31 iulie fiind remorcat până la Constanța de remorcherele „Albatros” și „Simson”, ambele sub pavilion german.

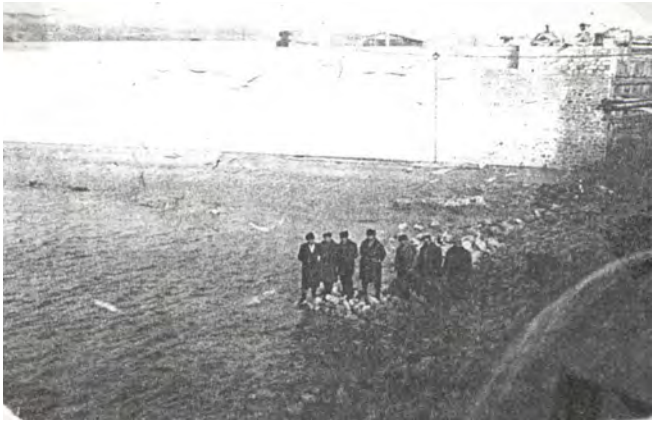
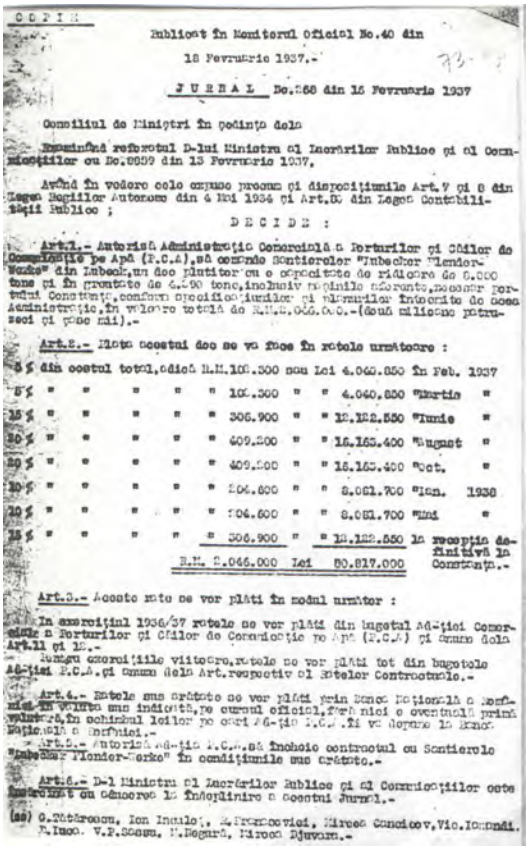


Fig. 31f. Foto la data de 28.XII.1937, în momentul lansării apei în bazinul docului plutitor de 8.000 t.



COPIE

Publicat în Monitorul Oficial No.40 din 18 Fevruarie 1937.-

JURNAL No.268 din 16 Fevruarie 1937

Consiliul de Miniștri în ședința dela

Luând în vedere cele expuse precum și dispozițiunile Art.7 și 8 din Legea Bugetelor Autonome din 4 Mai 1934 și Art.80 din Legea Contabilității Publice ;

D E C I D E :

Art.1.- Autorisă Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.),să comande Șantierelor "Lubecker Flender-Werke" din Lubeck,un doc plutitor cu o capacitate de ridicare de 8.000 tone și în greutate de 4.290 tone,inclusiv rezervele aferente,necesar portului Constanța,conform specificațiunilor și planurilor întocmite de acea Administrație,în valoare totală de R.M.40.046.000.-(două milioane patruzeci și șase mii).-

Art.2.- Plata acestui doc se va face în ratele următoare :

5 %	din costul total,adică R.M.	100.300	sau Lei	4.040.650	în Feb.	1937
5 %	"	"	"	100.300	"	"	4.040,650	Martie	"
15 %	"	"	"	300.900	"	"	12.122.550	Iunie	"
20 %	"	"	"	400.800	"	"	16.163.400	August	"
20 %	"	"	"	400.800	"	"	16.163.400	Oct.	"
10 %	"	"	"	200.400	"	"	8.081.700	Ian.	1938
10 %	"	"	"	200.400	"	"	8.081.700	Mai	"
15 %	"	"	"	300.900	"	"	12.122.550	la recepția definitivă la Constanța.-
		R.M.	2.046.000	Lei	80.817.000	

Art.3.- Aceste rate se vor plăti în modul următor :

In exercițiul 1936/37 ratele se vor plăti din bugetul Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.) și anume dela Art.11 și 12.-

Pentru exercițiile viitoare,ratele se vor plăti tot din bugetele Administrației P.C.A.și anume dela Art.respective ale Ratelor Contractuale.-

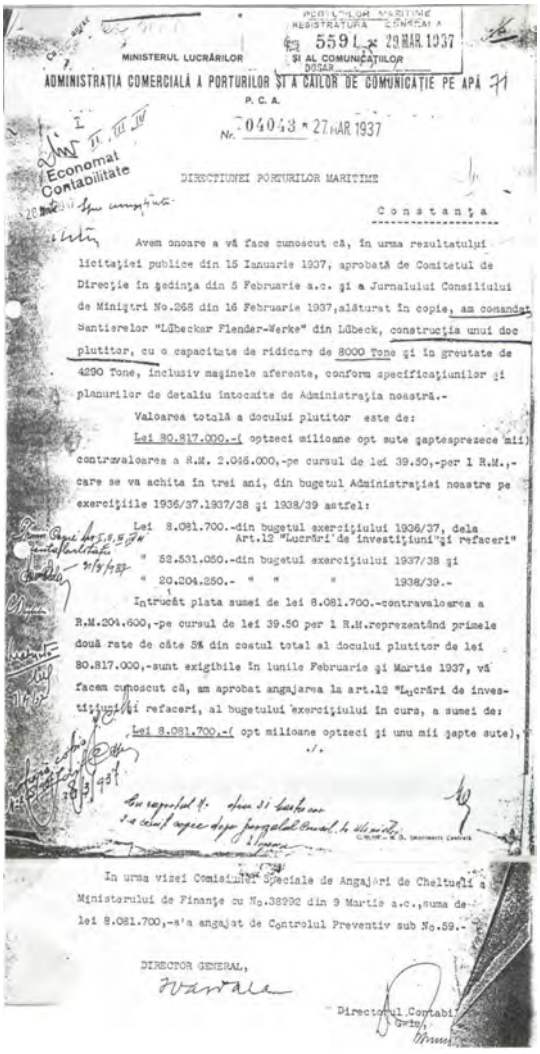
Art.4.- Ratele sus arătate se vor plăti prin Banca Națională a Romîniei în contul sus indicat,pe cursul oficial,fără nici o eventuală primă valutară,în schimbul leilor pe care Administrația P.C.A.îi va depune la Banca Națională a Romîniei.-

Art.5.- Autorisă Administrația P.C.A.să încheie contractul cu Șantierele "Lubecker Flender-Werke" în condițiunile sus arătate.-

Art.6.- D-l Ministru al Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui Jurnal.-

(ss) G.Tătărescu, Ion Inculeț, A.Tzigara-Samurcaș, Mircea Cancicov, Vic.Iamandi, P.Imeo. V.P.Sassu, N.Bagiu, Mircea Djuvara.-

Fig. 50d. Jurnalul Consiliului de Miniștri nr. 268/16 febr. 1937, semnat de Gh. Tătărascu prin care autorizează Administrația Comercială a PCA să comande execuția docului plutitor de 8.000 t la Lubecker Flender Werke din Lubeck – Germania.



MINISTERUL LUCRĂRILOR
ȘI AL COMUNICAȚIILOR
DOSAR

559 L 29 MAR. 1937

ADMINISTRAȚIA COMERCIALĂ A PORTURILOR ȘI A CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ
P. C. A.

Nr. 04043 * 27 MAR 1937

Economat
Contabilitate

DIRECȚIUNEI PORTURILOR MARITIME

Constanța

Avem onoare a vă face cunoscut că, în urma rezultatului licitației publice din 15 Ianuarie 1937, aprobată de Comitetul de Direcție în ședința din 5 Februarie a.c. și a Jurnalului Consiliului de Miniștri No.268 din 16 Februarie 1937, alăturat în copie, am comandat Șantierelor "Lübecker Flender-Werke" din Lübeck, construcția unui doc plutitor, cu o capacitate de ridicare de 8000 Tone și în greutate de 4290 Tone, inclusiv mașinele aferente, conform specificațiunilor și planurilor de detaliu întocmite de Administrația noastră.-

Valoarea totală a docului plutitor este de:

Lei 80.817.000.-(optzeci milioane opt sute șaptesprezece mii) contravaloarea a R.M. 2.046.000,-pe cursul de lei 39.50,-per 1 R.M.,- care se va achita în trei ani, din bugetul Administrației noastre pe exercițiile 1936/37.1937/38 și 1938/39 astfel:

Lei 8.081.700.-din bugetul exercițiului 1936/37, dela Art.12 "Lucrări de investițiuni și refaceri"
" 52.531.050.-din bugetul exercițiului 1937/38 și
" 20.204.250.- " " " 1938/39.-

Întrucât plata sumei de lei 8.081.700.-contravaloarea a R.M.204.600,-pe cursul de lei 39.50 per 1 R.M.reprezentând primele două rate de câte 5% din costul total al docului plutitor de lei 80.817.000,-sunt exigibile în lunile Februarie și Martie 1937, vă facem cunoscut că, am aprobat angajarea la art.12 "Lucrări de investiții și refaceri, al bugetului exercițiului în curs, a sumei de:

Lei 8.081.700.-(opt milioane optzeci și unu mii șapte sute),

./.

In urma vizei Comisiunei Speciale de Angajări de Cheltueli a Ministerului de Finanțe cu No.38992 din 9 Martie a.c.,suma de lei 8.081.700,-s'a angajat de Controlul Preventiv sub No.59.-

DIRECTOR GENERAL,

Directorul Contabi

Fig. 51d. Scrisoare datată 27 mart. 1937, prin care se aprobă din bugetul 1936/1937, plata primelor 2 rate de câte 5% din valoarea de contract a docului plutitor de 8.000 t.

Fig. 32f. Docul plutitor de 8.000 t instalat în bazinul SNC și o parte din echipajul de deservire: Petrișor, Moisescu, Mihai Petre, Lazăr și alții.

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI AL COMUNICAȚIILOR
ADMINISTRAȚIA COMERCIALĂ A PORTURILOR ȘI A CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ
P. C. A.
Nr. 6507 / 9 APR. 1937
Nr. 05603 * 8 APR 1937
DIRECȚIUNEI PORTURILOR MARITIME
CONSTANȚA

Avem onoare a vă aduce la cunoștință că în urma încheierii constractului pentru furnizarea docului plutitor, s'au precizat o serie de probleme în legătură cu modul de lucru al docului, ancorarea lui și forma bazinului.-

Ținându-seama de aceste precizări, urmează a se aduce ocazionale modificări și completări proiectului inițial al bazinului docului, proiect pe baza căruia s'au început lucrările.-

Vă rugăm să binevoiți a lua urgente măsuri pentru întocmirea noului proiect al bazinului docului, ținându-se seamă de următoarele considerațiuni :

Docul plutitor va fi legat de cheul de sud al bazinului, prin grinzi articulate, pentru executarea cărora vom primi detaliile dela furnizorul docului.-

Grinzile de articulație împreună cu reazimile metalice se vor furniza de Șantierul "Lübecker Flender Werke", care livrează docul, iar masivele de beton împreună cu ancorajele lor se vor executa de Dvs., după planuri ce vi se vor trimite la timp.-

In devis nu se va prevedea deci nici o sumă pentru această lucrare.-

Cheul de sud și de vest al bazinului se va funda la cota -8 m. și se vor executa la uscat.-

Intre bazinul docului plutitor și bazinul vaselor de servitute se va executa un pier de 12 m. lățime fundat la cota -6,00 m.

Debleul de stâncă până la cota de -6,00 m. se va face la uscat.-

Pentru a vă hotărî dacă acest pier se va executa la uscat sau la apă, se va face un calcul de economie ținându-se seama de costul în plus al derocamentelor din batin făcute la uscat față de cel la apă, iar pe de altă parte de avantajul recuperării materialului pietros; se va ține seama deasemenea și de costul organizării Șantierului de confectionat beton pentru pier. In cazul executării la uscat.-

Lățimea bazinului docului plutitor va fi de 79 m. măsurat între coronamente.-

Cheul de Vest (fund) se va deplasa spre Est, bazinul ocupându-se astfel încât muchea cheului să fie la 6,00 m. mai spre Est de muchea talusului din proiectul bazinului aprobat și în curs de execuție.-

In calculul cheului se va lua o sarcină utilă de 2.000 Kgr/m².-

Talusele din fața cheurilor sub cota - 4 m. până la cel puțin - 6 m., se vor executa deasemenea la uscat, concomitent cu turnarea betonului cheurilor.-

Pentru a se câștiga timp, se vor continua derocările la uscat, eventual mergându-se chiar până la cota de - 8 m.-

Dosajul betoanelor din cheuri și pier se va studia adoptându-se ca liant trassul și cimentul.-

In ceeace privește ordinea de urgență a lucrărilor, se va avea în vedere că :

Indiferent de metoda de adoptat pentru executarea pierului, se va proceda de îndată la executarea săpăturilor de pământ de pe amplasamentul său și a executării la uscat a debleului în stâncă până la cota de fundație (- 6,00 m.).-

Cheurile executându-se în orice caz la uscat, lucrările acestora se vor începe în prima linie.-

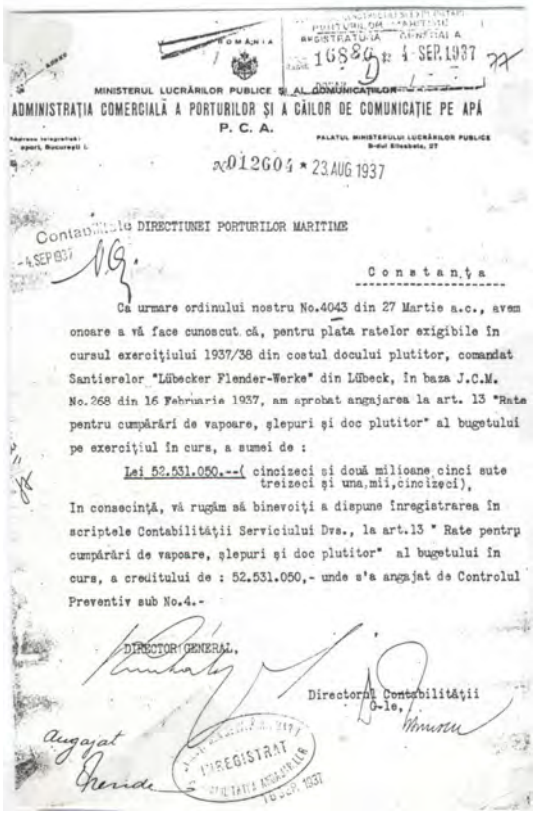
La întocmirea eșalonului de lucru, veți ține seama că bazinul docului plutitor trebue să fie gata cel mai târziu la finele lunei Iulie 1938, când docul sosește la Constanța.-

Bazinul vaselor de servitute se va executa în limitele posibilităților, fără a stingheri mersul lucrărilor la bazinul docului.-

DIRECTOR GENERAL,

Inginer Șef,

Fig. 52d. Scrisoare din data de 8 apr. 1937 semnată de Ing. C. Mihalopol, Dir. Gl. PCA și Ing. Șef Gh. Rizescu în care se precizează unele modificări la bazinul docului plutitor de 8.000 t.



ROMÂNIA
REGISTRATURA CENTRALĂ
Nr. 16886 / 1 SEP. 1937
MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI AL COMUNICAȚIILOR
ADMINISTRAȚIA COMERCIALĂ A PORTURILOR ȘI A CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ
P. C. A.
PALATUL MINISTERULUI LUCRĂRILOR PUBLICE
Nr. 012604 * 23 AUG 1937
Contabilele DIRECȚIUNEI PORTURILOR MARITIME
- 4 SEP 1937
Constanța

Ca urmare ordinului nostru No.4043 din 27 Martie a.c., avem onoare a vă face cunoscut că, pentru plata ratelor exigibile în cursul exercițiului 1937/38 din costul docului plutitor, comandat Șantierelor "Lübecker Flender-Werke" din Lübeck, în baza J.C.M. No.268 din 16 Februarie 1937, am aprobat angajarea la art. 13 "Rate pentru cumpărări de vapoare, șlepuri și doc plutitor" al bugetului pe exercițiul în curs, a sumei de :

Lei 52.531.050.--(cincizeci și două milioane cinci sute treizeci și una mii, cincizeci),

In consecință, vă rugăm să binevoiți a dispune înregistrarea în scriptele Contabilității Serviciului Dvs., la art.13 " Rate pentru cumpărări de vapoare, șlepuri și doc plutitor" al bugetului în curs, a creditului de : 52.531.050,- unde s'a angajat de Controlul Preventiv sub No.4.-

DIRECTOR GENERAL,

Directorul Contabilității
D-le,

Angajat

ÎNREGISTRAT
16 SEP. 1937

Fig. 53d. Scrisoare din data de 23 aug. 1937 semnată de Ing. C. Mihalopol, Dir. GLPCA, prin care aprobă creditul de 52.531.050 lei pentru plata ratelor docului în exercițiul 1937/1938.

La 4 august docul a ajuns la Alger, unde echipajul a luat provizii. La 10 august a atins portul Malta, iar la 19 august a trecut prin fața portului Istanbul continuându-și drumul spre Constanța. Călătoria a decurs în condițiuni admirabile, fără nici un accident. Puterea de ridicare a docului este de 8.000 tone. Docul este înzestrat cu instalațiuni de pompare electrică alimentate cu curent la 440 V de la țărm. Pe bord se găsesc căldări de presiune pentru calorifere și aburi la vase. Docul mai dispune de o instalație sanitară modernă și cabine confortabile pentru un echipaj de 20 oameni. **Docul plutitor care va fi de un real folos în primul rând marinei militare și comerciale române și străine care au cap de linie Constanța, a costat cca. 80 milioane lei".**

Caracteristicile și dimensiunile principale ale docului plutitor:

- lungimea maximă: 145,00 m.
- lărgimea utilă în interior: 23,50 m
- înălțimea de apă deasupra calajelor: 6,80 m.
- capacitatea de ridicare: 8.000 tone
- timp de imersiune: 30 minute
- timp de ridicare: 40 minute

Construcția corpului docului plutitor este realizată din table de oțel îmbinate prin nituri.

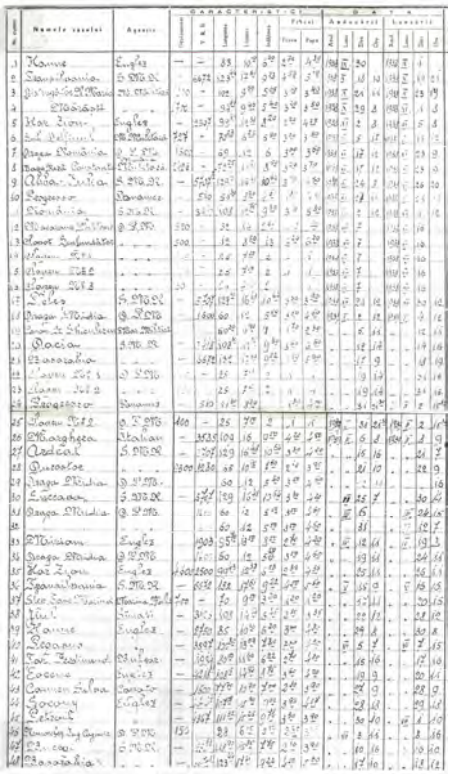
Docul plutitor a fost dotat, la acea vreme, cu cele mai moderne instalații, toate având comenzile centralizate în cabina de comandă de pe puntea principală.

Instalarea docului în bazinul S. N. Constanța s-a făcut practic în 2 luni, timp în care s-au pregătit și formalitățile și pregătirile de dare în exploatare (vezi 32f).

Revista „Dobrogea Economică" nr. 98 din 15 oct. 1938 pag. 2, relatează în articolul intitulat **„Regulament pentru exploatarea docului plutitor din portul Constanța"**, următoarele: ***„Comitetul de Direcție al Administrației Comerciale P.C.A. în ședința ținută vineri după amiază, a aprobat Regulamentul pentru exploatarea noului doc plutitor din portul Constanța. Acest Regulament cuprinde toate taxele pe care le vor plăti vasele, ce se vor andoca precum și instrucțiuni pentru manipularea docului. Ieri dimineață, Direcțiunea Generală P.C.A., a înaintat Regulamentul, Ministerului Aerului și Marinei care urmează a-l aproba".***

Revista „Marea" din luna dec. 1938, în articolul **„Constanța are în sfârșit un doc plutitor"** arăta printre altele: ***„Era de altfel și o chestie de prestigiu și orgoliu național: nu se putea ca în momentul când avem vase ca „Transilvania", să le trimitem pentru curățitul fundurilor la Stambul. Astăzi avem acest doc. Este, cum am spus, o biruință românească, o mare biruință, o garanție și o nădejde pentru frumoasa dezvoltare a marinei și a porturilor noastre, a izbândit aci gândul d-lui ing. Mihalopol, Directorul General al Regiei P.C.A. Țara și iubitorii marinei românești îi mulțumesc".***

Tot în această revistă este prezentat Regulamentul și tariful docului, cuprinzând 25 de articole după cum urmează: utilizare, cerere de indocare, renunțare la cerere, tonajul vaselor, autorizația de andocare, ordinea de andocare, dreptul de întâietate,



schimbarea ordinei, intrarea în doc, manevra de intrare și ieșire, forma vasului, schimbarea calajelor, timpul de staționare în doc, refuz de a părăsi docul, măsuri de precauțiune, echipaj și norme, executarea lucrărilor de carenaj și reparații, vase care ocupă împreună docul, dezmembrare și deratizare, măsuri în caz de incendiu, pagube, taxe, servicii auxiliare și suplimentare, plăți și diverse. Am extras din Monitorul Oficial, partea I-a, nr. 191 din 17 aug. 1943 (vezi 57d), tarifele de doc plutitor de 8.000 t și cala de 1.000 t de la S. N. Constanța.

Fig. 55d. Primele pagini extrase din Registrul de evidență a navelor andocate pe docul plutitor de 8.000 t. În trim. IV al anului 1938 și prima jumătate a anului 1939.

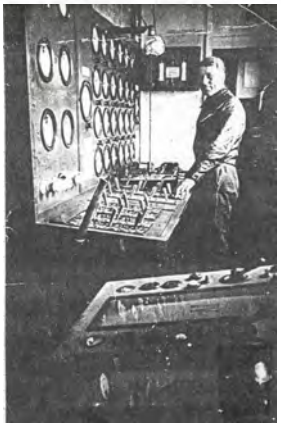


Fig. 34f. Maistrul I. Petrișor la pupitrul de comandă al docului plutitor de 8.000 t.

Fig. 35f. Pasagerul românesc „Transilvania” construit la Șantierul Naval Burmeister&Wein din Danemarca și livrat SMR în 1938, a fost cea de a 2-a navă andocată pe docul plutitor de 8.000 t la data de 18.X.1938 (vezi documentul prezentat mai sus).

Fig. 56d. Pagini extrase din Registrul de evidență a navelor andocate pe docul plutitor de 8.000 t în anii 1939 și parțial 1940.

Fig. 57d. Extras din Monitorul Oficial, partea 1 nr. 191/17 aug. 1943, cuprinzând tarifele de doc și cală la S. N. Constanța.

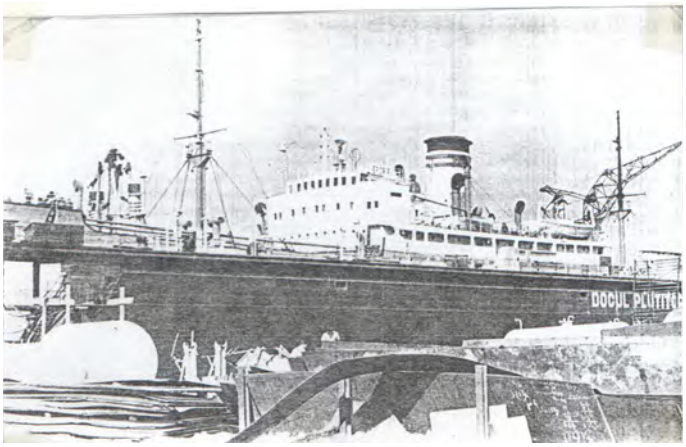
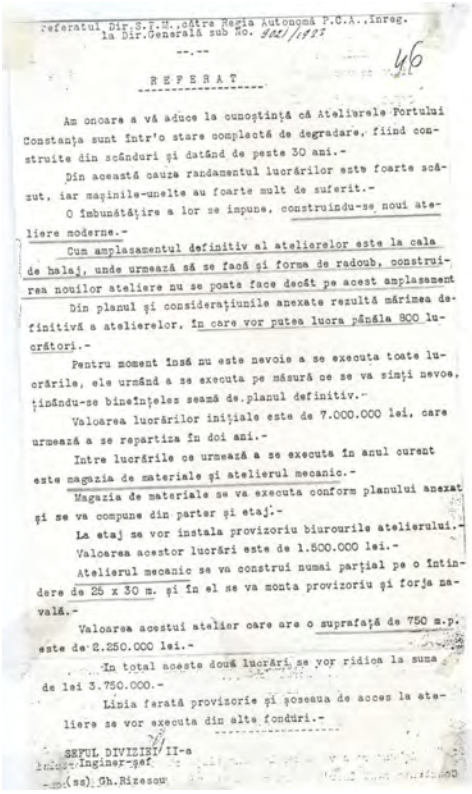


Fig. 37f. Navă andocată pe docul plutitor de 8.000 t pentru reparații.



Referatul Dir.S.I.M.,către Regia Autonomă P.C.A.,Inreg. la Dir.Generală sub No. 9021/1933

--.--

46

R E F E R A T

Am onoare a vă aduce la cunoștință că Atelierele Portului Constanța sunt într'o stare complectă de degradare, fiind construite din scânduri și datând de peste 30 ani.-

Din această cauza randamentul lucrărilor este foarte scăzut, iar mașinile-unelte au foarte mult de suferit.-

O îmbunătățire a lor se impune, construindu-se noui ateliere moderne.-

Cum amplasamentul definitiv al atelierelor este la cala de balaj, unde urmează să se facă și forma de radoub, construirea noilor ateliere nu se poate face decât pe acest amplasament

Din planul și considerațiunile anexate rezultă mărimea definitivă a atelierelor, în care vor putea lucra până la 800 lucrători.-

Pentru moment însă nu este nevoie a se executa toate lucrările, ele urmând a se executa pe măsură ce se va simți nevoe, ținându-se bineînțeles seamă de planul definitiv.-

Valoarea lucrărilor inițiale este de 7.000.000 lei, care urmează a se repartiza în doi ani.-

Între lucrările ce urmează a se executa în anul curent este magazia de materiale și atelierul mecanic.-

Magazia de materiale se va executa conform planului anexat și se va compune din parter și etaj.-

La etaj se vor instala provizoriu biurourile atelierului.-

Valoarea acestor lucrări este de 1.500.000 lei.-

Atelierul mecanic se va construi numai parțial pe o întindere de 25 x 30 m. și în el se va monta provizoriu și forja navală.-

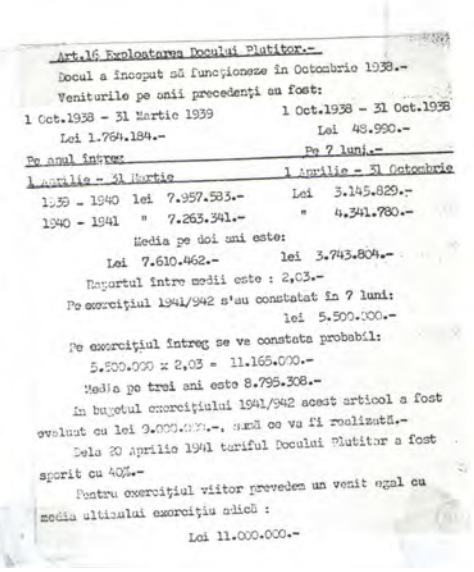
Valoarea acestui atelier care are o suprafață de 750 m.p. este de 2.250.000 lei.-

In total aceste două lucrări se vor ridica la suma de lei 3.750.000.-

Linia ferată provizorie și șoseaua de acces la ateliere se vor executa din alte fonduri.-

SEFUL DIVIZIEI II-a
Inginer-șef
(ss) Gh.Rizescu

Fig. 58d. Referatul întocmit în anul 1933 de Ing. Șef Gh. Rizescu pentru construcția noilor Ateliere lângă cala de 1.000 t.



Art.16 Exploatarea Docului Plutitor.-

Docul a început să funcționeze în Octombrie 1938.-

Veniturile pe anii precedenți au fost:

1 Oct.1938 - 31 Martie 1939	1 Oct.1938 - 31 Oct.1938
Lei 1.764.184.-	Lei 48.990.-
Pe anul întreg	Pe 7 luni.-
1 Aprilie - 31 Martie	1 Aprilie - 31 Octombrie
1939 - 1940 lei 7.957.583.-	Lei 3.145.829.-
1940 - 1941 " 7.263.341.-	" 4.341.780.-
Media pe doi ani este:	
Lei 7.610.462.-	lei 3.743.804.-

Raportul între medii este : 2,03.-

Pe exercițiul 1941/942 s'au constatat în 7 luni:
lei 5.500.000.-

Pe exercițiul întreg se va constata probabil:
5.500.000 x 2,03 = 11.165.000.-

Media pe trei ani este 8.795.308.-

In bugetul exercițiului 1941/942 acest articol a fost evaluat cu lei 9.000.000.-, sumă ce va fi realizată.-

Dela 20 Aprilie 1941 tariful Docului Plutitor a fost sporit cu 40%.-

Pentru exercițiul viitor prevedem un venit egal cu media ultimului exercițiu adică :

Lei 11.000.000.-

Fig. 59d. Veniturile realizate cu docul plutitor de 8.000 t în anii 1938 – 1941.
(Din Dosarul nr. 2/1942 fond DNM C-ța).

La data de 30 sept. 1938, docul plutitor de 8.000 tone, instalat la S. N. Constanța a efectuat prima andocare cu nava *„Hanne”* sub pavilion englez. Conform Registrului cu evidența andocărilor la S. N. Constanța (vezi 55d, 56d), din care am anexat câteva pagini de început, au fost andocate în continuare: pasagerul „Transilvania” și distrugătoarele „Principesa Maria” și „Mărăști”, în luna octombrie „Har Zion” (englez), submarinul „Delfinul”, draga „România”, nava bază „Constanța”, „Alba Iulia” și „Progresso” (panamez), în luna noiembrie „România”, Macaraua plutitoare, Clopot scufundător, Clapeurile nr. 1, 2 și 3 și „Peleș”, în luna decembrie 1938.

Din Registrul de evidență al primelor nave andocate (am anexat primele 5 pagini), se observă că până la data de 15 apr. 1940 se andocaseră deja 100 de nave, din care 32 au fost străine (sub pavilion: englez, grec, turc, german, italian, panamez, norvegian, egiptean și bulgar). Se remarcă, de asemenea, andocarea în prima etapă a navelor de servitute ale portului (dragi, clapeuri, macara plutitoare, clopot scufundător etc.) precum și cele militare și ale Serviciului Maritim Român. **Revista „Marea” din dec. 1939**, în articolul intitulat ***„Un an de activitate a docului plutitor”***, arăta printre altele: *„docul plutitor a început să lucreze, portul Constanța egalând marile porturi străine, iar Statul Român are marele câștig de a nu-și mai trimite vasele sale în șantiere străine unde trebuia să plătească sume enorme în devize forte. Începând din oct.1938 și până în dec. 1939, au fost andocate 61 vase dintre care 38 sub pavilion român. De pe urma indocării vaselor s-a încasat ca taxe de indocare suma de **5265 lire sterline** la care se adaugă suma **de 1700 mii lei** taxele de indocare plătite de vasele românești. În această sumă nu intră plata încasată pentru lucrările de reparațiuni executate pe doc și care s-au plătit separat (de exemplu: pentru vasul „Tar Ferdinand” sub pavilion bulgar s-a încasat suma **de 1170 lire sterline**)”*.

Din dosarul nr. 2/1942, fond DPM, Arhivele Naționale Constanța (vezi 59d) am extras veniturile realizate cu docul plutitor în anii 1938 – 1941. **Revista „Marea Românească”din mai – iun. 1940,** referindu-se la eficacitatea docului plutitor arăta: ***„La 17 luni s-au andocat 74 vase încasându-se 7.400 lire și 2.800.000 lei***”. În continuare, timp de 25 de ani, docul plutitor de 8.000 tone și cala de 1.000 tone ca mijloace de andocare, împreună cu halele industriale moderne construite în jurul acestora, au constituit principalele capacități de producție ale S. N. Constanța. **Pe docul plutitor de 8.000 tone, la data de 20 ian. 1962 (conform Jurnalului de evidență existent la bordul docului), a fost andocată nava cu nr. 1.000, la 29 oct. 1977 cea de a 2.000-a, iar la 13 oct. 1989 cea de a 3.000-a navă.** Docul plutitor de 8.000 tone funcționează și astăzi, depășind **79 de ani de exploatare continuă**. În această perioada i s-au făcut 3 reparații capitale (în 1948 și 1958, prin autoandocarea pontoanelor și în 1983 când a fost andocat monobloc, în docul uscat de reparații). Pe data de 26 apr. 1997 a fost andocată cea de a 3.300-a navă („Salim S” sub pavilion sirian) iar pe data de 6 mai 1997 nava cu nr. 3.302 („Zihad II” sub pavilion Honduras).

2.5. PROIECTE ȘI DEMERSURI PENTRU CONSTRUCȚIA NOULUI ȘANTIER NAVAL CONSTANȚA

Am văzut la pct. ***2.1.*** de mai sus că la data de 15 aug. 1932, Comisia mixtă a Regiei P.C.A. și Marinei Regale a stabilit mutarea „Șantierului vechi" în zona calei de halaj de 1.000 tone, care funcționa din anul 1908. Cu scrisoarea nr. 7346/17 iul. 1933, semnată de Ing. Gh. Vardala, Directorul General al Regiei P.C.A., se înștiința Serviciul Porturilor Maritime Constanța că în ședința Consiliului de Administrație din data de 1 iul. 1933 s-a aprobat construcția atelierului mecanic și a magaziei de materiale pe amplasamentul de la cala de halaj de 1.000 tone. În urma inspecției efectuate de Președintele Consiliului de Administrație al Regiei Autonome a P.C.A., ing. Tulea, s-a stabilit că în locul magaziei de materiale să se execute atelierul de forjă navală. Pentru construcția primelor ateliere, Consiliul de Administrație al Regiei P.C.A. a aprobat deschiderea unui credit de 3.750.000 lei. La data de 1 sept. 1933 s-a aprobat pentru fundații suma de 340.000 lei, în vederea turnării a 130 piloți din beton armat cu lungimea de 7,5 și 8,5 m necesari construcției atelierului mecanic și forjei navale. Inginerul Șef Gh. Rizescu, Șeful Diviziei a II-a (Atelierele de reparații nave) a prezentat în 1933 „Studiul privind mărimea și costul noilor ateliere" (vezi 60d – 65d), dosar 6/1933 fond D.N.M, Arhivele Naționale Constanța).

El considera că în noile ateliere se vor executa lucrări de reparații la nave și lucrări mecanice pentru navele din port dar și construcția de nave de servitute de mărime mijlocie. În evaluarea mărimei atelierelor, el lua în calcul execuția în principal a următoarelor lucrări:

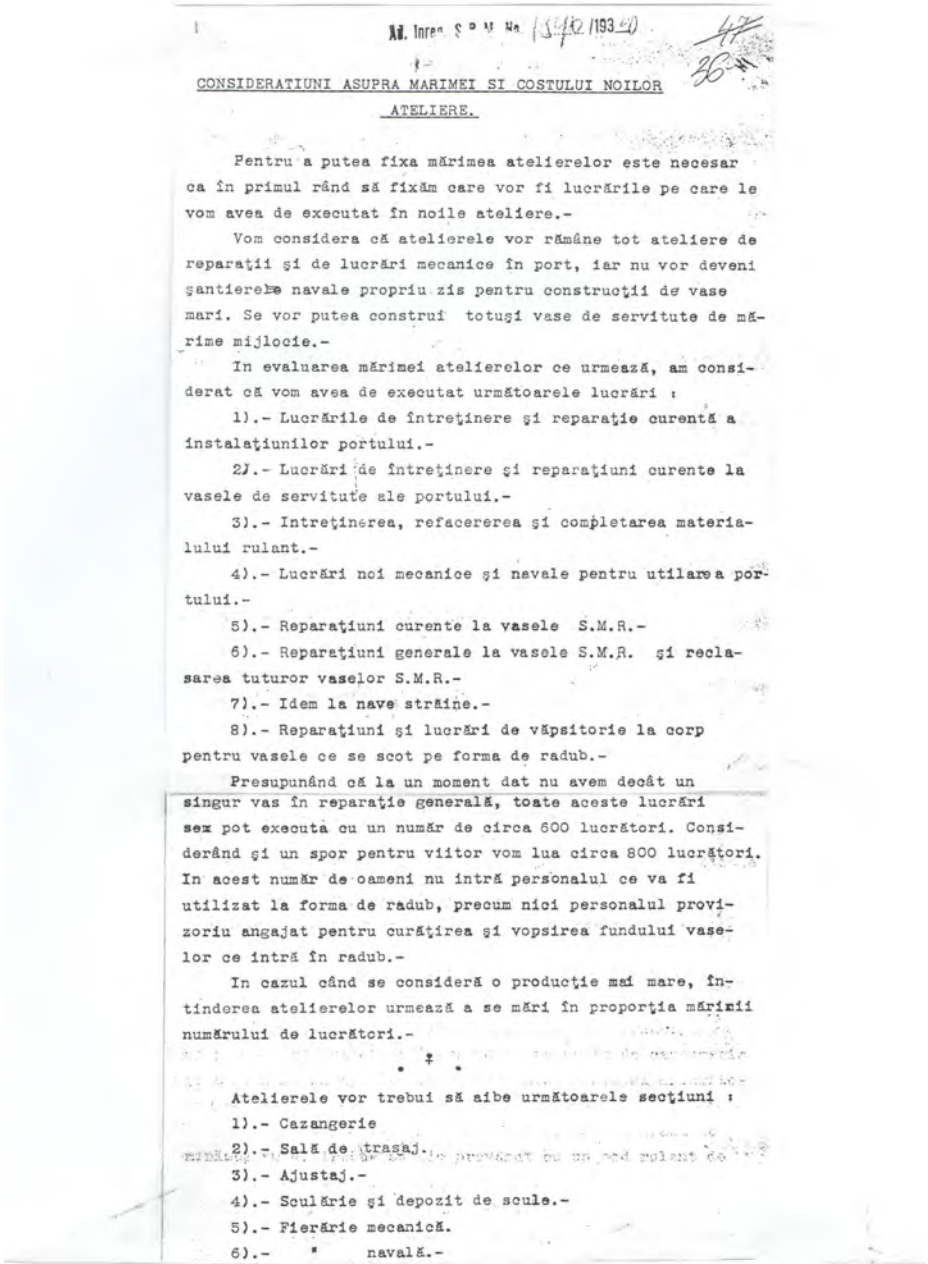
- **reparații curente la navele S.M.R.;**
- reparații generale și reclasarea tuturor navelor S.M.R.;
- idem pentru navele străine;
- reparații și lucrări de vopsitorie la corp, pentru vasele ce se vor scoate pe forma de radub sau pe docul plutitor;
- întreținerea și execuția reparațiilor curente la navele de servitute ale portului;
- întreținerea și reparația curentă a instalațiilor portului;
- refacerea și completarea materialului rulant;
- lucrări noi mecanice și navale pentru utilarea portului.

Pentru aceste noi ateliere, el stabilea o forță de muncă de cca. 800 lucrători, în acest număr neintrând personalul ce urma să fie folosit la forma de radub și la curățitul corpului navelor andocate. Atelierele și construcțiile anexă urmau să aibă următoarele destinații: cazangerie, sală de trasaj, ajustaj, sculărie și depozit de scule, fierărie mecanică, fierărie navală, turnătorie de fontă și bronz, lăcătușerie, aramărie, mecanică, tâmplărie și vopsitorie, dulgherie și construcții navale din

lemn, modelărie și depozit de modele, reparații de locomotive și remiza pentru locomotive, birouri pentru Serviciul Tehnic și Administrație, Școala de ucenici, cantina și sala de mese, magazia de materiale și depozite pentru materiale grele. În concepția inginerului Gh. Rizescu, atelierele erau dispuse astfel ca între ele să se asigure o bună cooperare și un flux tehnologic rațional de execuție a pieselor. Nu redăm dimensiunile atelierelor și construcțiilor proiectate în 1933 care sunt cuprinse în documentul anexat (evaluarea costurilor noilor ateliere), pentru că datele se vor schimba, în sensul că unele dimensiuni la principalele ateliere se vor dubla iar alte ateliere cum a fost cazul turnătoriei și fierăriei, nu se vor mai executa (acestea vor continua să funcționeze pe vechiul amplasament din anul 1892, până în anul 1966, sub denumirea de „Șantierul Vechi").

*La data de 9 iun. 1936, **Sever Popa**, noul Inginer Șef al Diviziei a II-a (Șantierul vechi), care l-a secondat cu brio pe inginerul Gh. Rizescu, a prezentat un nou proiect pentru dezvoltarea S. N. Constanța* (vezi 69d). În proiectul său, construcțiile principalelor hale de producție (cu dimensiuni mărite față de varianta de proiect din 1933), au fost amplasate lângă bazinul docului plutitor și cala de 1.000 tone. Costul noilor ateliere cu utilajul completat a fost evaluat la 67.720.000 lei.

Planurile generale de amenajare a S. N. Constanța și toate proiectele de execuție pentru fiecare obiectiv (secție, atelier etc.) cuprinzând și dotările acestora, amplasate pe fluxuri tehnologice de fabricație, au fost întocmite de Direcția Tehnică a Administrației Comerciale a P.C.A., din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor. Se remarcă faptul că toate planurile generale și de execuție ale șantierului (acestea se găsesc și în arhiva S. N. Constanța) poartă semnătura Directorului Tehnic al P.C.A. București, **Ing. Gh. Rizescu.** Dispunerea judicioasă a obiectivelor (într-un aliniament perfect și grupate în jurul docului plutitor de 8.000 tone și în fața calei de 1.000 tone) dovedește competența tehnică și organizatorică a inginerului Gh. Rizescu și a echipei sale (inginerii: Sever Popa, V. Stamatescu, H. Nicolaescu, M. Savescu, N. Antonescu, I. V. Chirila, Sing. V. Stănescu și alții), în realizarea unui șantier modern, pe un teritoriu și acvatoriu foarte restrâns. Noul Șantier Naval Constanța urma să satisfacă necesitățile reparațiilor de nave comerciale și militare proprii dar și străine, în condițiile dotării cu o instalație de andocare performantă (docul plutitor de 8.000 tone – autoandocabil), precum și noile hale moderne de producție. Șantierul urma să construiască și nave de servitute de mărime mijlocie. Pentru repararea navelor S.M.R., proiectul prevedea rezervarea unei dane speciale la molul nou. Cu viziunea sa realistă, inginerul Gh. Rizescu a prevăzut în proiectele coordonate de el realizarea noului Șantier Naval Constanța în 3 etape succesive: 1 **–** „**provizorie**", 2 **–** „**definitivă**" și 3 **–** „**dezvoltare maximă**" **(**planurile generale anexate). El a avut în vedere spațiul restrâns rezervat șantierului naval în acea vreme și ca urmare, proiectarea obiectivelor s-a făcut în succesiune, în așa fel că în etapa dezvoltării maxime să se ocupe tot terenul disponibil.



Nr. Inreg. S.D.M. No. 1540/1934

47
36

CONSIDERATIUNI ASUPRA MARIMEI SI COSTULUI NOILOR ATELIERE.

Pentru a putea fixa mărimea atelierelor este necesar ca în primul rând să fixăm care vor fi lucrările pe care le vom avea de executat în noile ateliere.-

Vom considera că atelierele vor rămâne tot ateliere de reparații și de lucrări mecanice în port, iar nu vor deveni șantierele navale propriu zis pentru construcții de vase mari. Se vor putea construi totuși vase de servitute de mărime mijlocie.-

In evaluarea mărimei atelierelor ce urmează, am considerat că vom avea de executat următoarele lucrări :

1).- Lucrările de întreținere și reparație curentă a instalațiunilor portului.-

2).- Lucrări de întreținere și reparațiuni curente la vasele de servitute ale portului.-

3).- Intreținerea, refacererea și completarea materialului rulant.-

4).- Lucrări noi mecanice și navale pentru utilarea portului.-

5).- Reparațiuni curente la vasele S.M.R.-

6).- Reparațiuni generale la vasele S.M.R. și reclasarea tuturor vaselor S.M.R.-

7).- Idem la nave străine.-

8).- Reparațiuni și lucrări de văpsitorie la corp pentru vasele ce se scot pe forma de radub.-

Presupunând că la un moment dat nu avem decât un singur vas în reparație generală, toate aceste lucrări sex pot executa cu un număr de circa 600 lucrători. Considerând și un spor pentru viitor vom lua circa 800 lucrători. In acest număr de oameni nu intră personalul ce va fi utilizat la forma de radub, precum nici personalul provizoriu angajat pentru curățirea și vopsirea fundului vaselor ce intră în radub.-

In cazul când se consideră o producție mai mare, întinderea atelierelor urmează a se mări în proporția mărimii numărului de lucrători.-

* * *

Atelierele vor trebui să aibe următoarele secțiuni :

1).- Cazangerie

2).- Sală de trasaj.

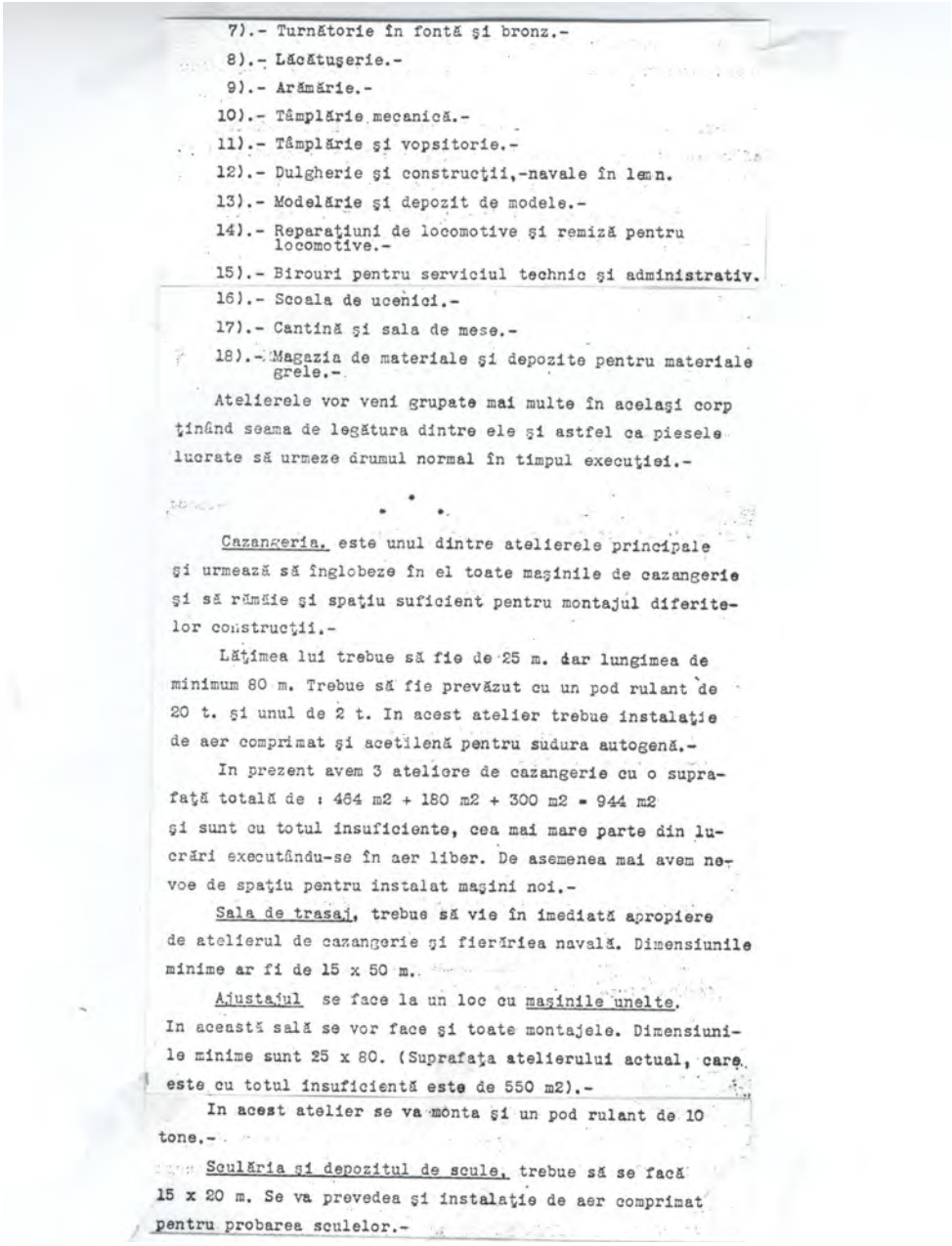
3).- Ajustaj.-

4).- Sculărie și depozit de scule.-

5).- Fierărie mecanică.

6).- " navală.-

Fig. 60d. Extras (I) din „Considerațiunile inginerului Gh. Rizescu din anul 1934 privind mărimea Atelierelor noi, moderne, ce urmau să se construiască pe amplasamentul stabilit pentru S. N. Constanța”. (Din Dosarul nr. 6/1933, fond DNM, Arh. Nat. Constanța).



7).- Turnătorie în fontă şi bronz.-
8).- Lăcătuşerie.-
9).- Arămărie.-
10).- Tâmplărie mecanică.-
11).- Tâmplărie şi vopsitorie.-
12).- Dulgherie şi construcţii,-navale în lemn.
13).- Modelărie şi depozit de modele.-
14).- Reparaţiuni de locomotive şi remiză pentru locomotive.-
15).- Birouri pentru serviciul technic şi administrativ.
16).- Scoala de ucenici.-
17).- Cantină şi sala de mese.-
18).- Magazia de materiale şi depozite pentru materiale grele.-

Atelierele vor veni grupate mai multe în acelaşi corp ţinând seama de legătura dintre ele şi astfel ca piesele lucrate să urmeze drumul normal în timpul execuţiei.-

* * *

Cazangeria, este unul dintre atelierele principale şi urmează să înglobeze în el toate maşinile de cazangerie şi să rămâie şi spaţiu suficient pentru montajul diferitelor construcţii.-

Lăţimea lui trebue să fie de 25 m. dar lungimea de minimum 80 m. Trebue să fie prevăzut cu un pod rulant de 20 t. şi unul de 2 t. In acest atelier trebue instalaţie de aer comprimat şi acetilenă pentru sudura autogenă.-

In prezent avem 3 ateliere de cazangerie cu o suprafaţă totală de : 464 m2 + 180 m2 + 300 m2 = 944 m2 şi sunt cu totul insuficiente, cea mai mare parte din lucrări executându-se în aer liber. De asemenea mai avem nevoe de spaţiu pentru instalat maşini noi.-

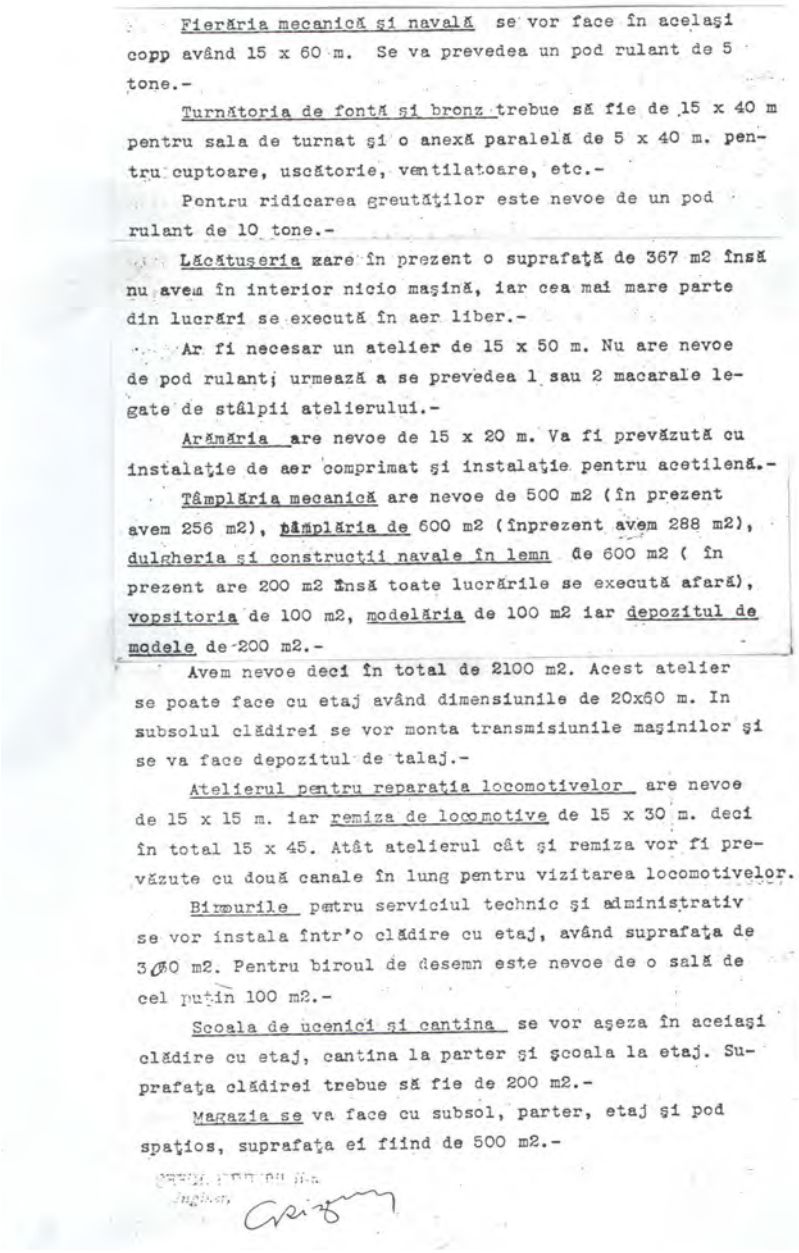
Sala de trasaj, trebue să vie în imediată apropiere de atelierul de cazangerie şi fierăriea navală. Dimensiunile minime ar fi de 15 x 50 m.

Ajustajul se face la un loc cu maşinile unelte. In această sală se vor face şi toate montajele. Dimensiunile minime sunt 25 x 80. (Suprafaţa atelierului actual, care este cu totul insuficientă este de 550 m2).-

In acest atelier se va monta şi un pod rulant de 10 tone.-

Sculăria şi depozitul de scule, trebue să se facă 15 x 20 m. Se va prevedea şi instalaţie de aer comprimat pentru probarea sculelor.-

Fig. 61d. Extras (II) din „Consideraţiunile inginerului Gh. Rizescu din anul 1934 privind mărimea Atelierelor noi, moderne, ce urmau să se construiască pe amplasamentul stabilit pentru S. N. Constanţa”. (Din Dosarul nr. 6/1933, fond DNM, Arh. Nat. Constanţa).



Fierăria mecanică și navală se vor face în același copp având 15 x 60 m. Se va prevedea un pod rulant de 5 tone.-

Turnătoria de fontă și bronz trebue să fie de 15 x 40 m pentru sala de turnat și o anexă paralelă de 5 x 40 m. pentru cuptoare, uscătorie, ventilatoare, etc.-

Pentru ridicarea greutăților este nevoe de un pod rulant de 10 tone.-

Lăcătușeria are în prezent o suprafață de 367 m2 însă nu avem în interior nicio mașină, iar cea mai mare parte din lucrări se execută în aer liber.-

Ar fi necesar un atelier de 15 x 50 m. Nu are nevoe de pod rulant; urmează a se prevedea 1 sau 2 macarale legate de stâlpii atelierului.-

Arămăria are nevoe de 15 x 20 m. Va fi prevăzută cu instalație de aer comprimat și instalație pentru acetilenă.-

Tâmplăria mecanică are nevoe de 500 m2 (în prezent avem 256 m2), tâmplăria de 600 m2 (înprezent avem 288 m2), dulgheria și construcții navale în lemn de 600 m2 (în prezent are 200 m2 însă toate lucrările se execută afară), vopsitoria de 100 m2, modelăria de 100 m2 iar depozitul de modele de 200 m2.-

Avem nevoe deci în total de 2100 m2. Acest atelier se poate face cu etaj având dimensiunile de 20x60 m. In subsolul clădirei se vor monta transmisiunile mașinilor și se va face depozitul de talaj.-

Atelierul pentru reparația locomotivelor are nevoe de 15 x 15 m. iar remiza de locomotive de 15 x 30 m. deci în total 15 x 45. Atât atelierul cât și remiza vor fi prevăzute cu două canale în lung pentru vizitarea locomotivelor.

Birourile pentru serviciul technic și administrativ se vor instala într'o clădire cu etaj, având suprafața de 300 m2. Pentru biroul de desemn este nevoe de o sală de cel puțin 100 m2.-

Scoala de ucenici și cantina se vor așeza în aceiași clădire cu etaj, cantina la parter și școala la etaj. Suprafața clădirei trebue să fie de 200 m2.-

Magazia se va face cu subsol, parter, etaj și pod spațios, suprafața ei fiind de 500 m2.-

Fig. 62d. Extras (III) din „Considerațiunile inginerului Gh. Rizescu din anul 1934 privind mărimea Atelierelor noi, moderne, ce urmau să se construiască pe amplasamentul stabilit pentru S. N. Constanța". (Din Dosarul nr. 6/1933, fond DNM, Arh. Nat. Constanța).

Fig. 65d. Ing. Şef Gh. Rizescu propune mărimea noilor ateliere în care să poată lucra 800 muncitori.

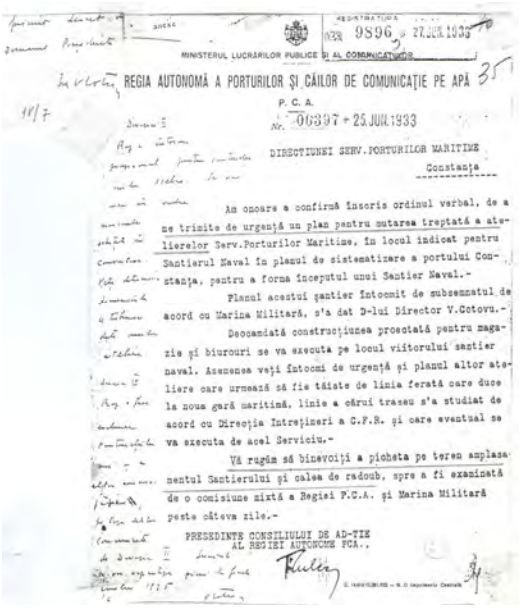


Fig. 66d. Se cere de urgenţă mutarea atelierelor vechi şi planurile pentru noile ateliere ce se vor amplasa în locul stabilit pentru S.N.C-ta. Planul S. N. Constanţa fusese deja întocmit de Regia PCA (Ing. Tuleaj) în acord cu Marina Militară (Din Dosarul nr. 6/1933 fond DNM).

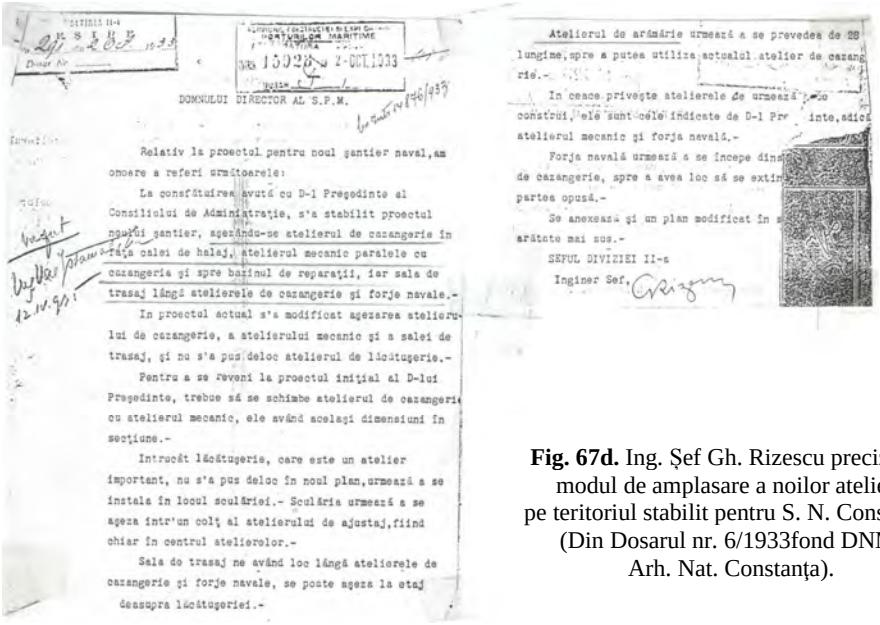


Fig. 67d. Ing. Şef Gh. Rizescu precizează modul de amplasare a noilor ateliere pe teritoriul stabilit pentru S. N. Constanţa. (Din Dosarul nr. 6/1933fond DNM. Arh. Nat. Constanţa).

Desigur, o asemenea eșalonare a proiectului, de dezvoltare în 3 etape, a fost motivată și din punct de vedere financiar, cunoscându-se fondurile mari ce trebuiau angajate pentru asemenea investiții.

La data de 5 martie 1943, **inginerul Gh. Rizescu** având funcția de Subdirector General al P.C.A. – București, împreună cu Ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, **Constantin D. Bușilă**, au prezentat spre analiză Consiliului de Miniștri ***„Memoriu al Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă din Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, asupra necesității Șantierelor Navale în raport cu dezvoltarea Marinei Comerciale a României”***. Memoriul argumentează necesitatea realizării soluțiilor propuse pentru dezvoltarea în 3 etape a S. N. Constanța, pentru care prezintă și planurile generale, pe care le anexăm, precum și un calcul de rentabilitate (vezi 98d – 107d). Totodată, memoriul tratează și soluțiile de dezvoltare pentru șantierele navale de la Turnu Severin și Giurgiu. Justificând necesitatea șantierului naval, în memoriul său înaintat Consiliului de Miniștri, inginerul Gh. Rizescu arăta următoarele:

„Portul Constanța, fiind un port terminus, este indicat ca să aibă un mare șantier naval pentru reparații la vase și pentru construcții de vase noi. Vasele care sosesc încărcate se descarcă și așteaptă pentru a fi reîncărcate; în acest interval de timp, ele pot fi indocate și reparate. Aceasta este cu atât mai mult necesar, cu cât parcul de vase al S.M.R.-ului este destul de important și probabil ca în viitorul apropiat va fi mărit.

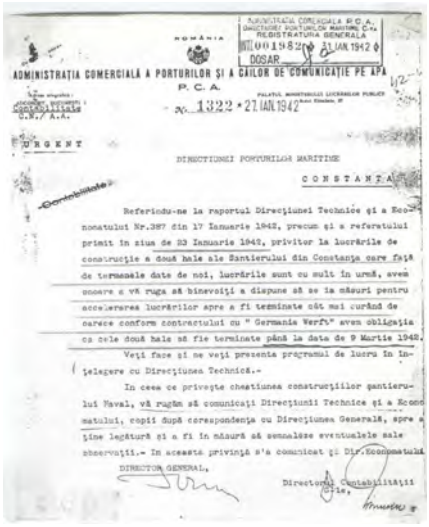
Din calculul de rentabilitate întocmit, se vede că această întreprindere, în afară de faptul că reprezintă un utilaj indispensabil unui port de importanță portului Constanța, este și o întreprindere foarte rentabilă”.

În condiții grele (în perioada celui de al II-lea Război Mondial), etapa I-a de dezvoltare considerată de inginerul Gh. Rizescu ca fiind „provizorie”, s-a realizat aproape în întregime, prin construcția atelierelor moderne și clădirilor anexe, și a fost pusă în funcțiune în anul 1943. Atunci s-au realizat și o parte din liniile ferate și șosele. Restul construcțiilor cuprinse în etapa „provizorie” cu completările parțiale s-au realizat și pus în funcțiune în anul 1945.

În proiectul etapei a II-a „definitive” se prevedea construirea la marginea de sud a unui atelier de tubulatură și lăcătușerie dar în condițiile vitrege de atunci, nu s-a mai executat. Atunci, atelierul de tubulatură a fost amenajat în colțul de S-E a halei Secției Navale iar după 1965, a fost mutat în colțul de N-E al halei Secției Mecanice. Conform proiectului, în soluția „definitivă”care trebuia să se realizeze la 2-3 ani după etapa „provizorie”, șantierul urma să execute reparații la nave și construcții de nave mici cu lungimea de 40-60 m și deplasament maxim de 1.000 – 1.500 tone, pe calele existente.

Proiectul etapei a III-a „dezvoltarea maximă” urma să utilizeze tot spațiul destinat la acea vreme pentru S. N. Constanța și prevedea crearea Secției pentru construcția de nave noi. În zona de sud, parțial peste vechea cală de reparații (cala de 1.000 tone, construită în anul 1908), proiectul prevedea execuția a 2 cale de construcții de câte 120 m lungime. Acestea urmau să fie deservite de 3 macarale pilon, speciale pentru calele de construcții navale. În capul calelor și în dreptul atelierelor navale, proiectul prevedea o platformă pentru montaj. Conform proiectului, urma să se construiască

corpuri de nave de maxim 7.000 tone, cu lungimea de 120 m care în execuţia de serie, s-ar fi putut realiza în cca. 8 luni. Navele de 5.000 tone, cu lungimea de 105 m, se prevedeau a se construi în serie, câte două pe an, iar cele de 3.000 tone şi cu lungimea de 85 m, câte trei pe an. Proiectul etapei „dezvoltarea maximă" prevedea de asemenea, în colţul de S-V al şantierului, construirea **atelierului de turnătorie** iar la sud de pavilionul administrativ, într-o simetrie perfectă şi în prelungirea acestuia, încă o construcţie similară (vezi vederea generală anexată), destinată pentru cantină, vestiar, şcoala de ucenici, sala de spectacole şi infirmerie.



ROMÂNIA

ADMINISTRAŢIA COMERCIALĂ A PORTURILOR ŞI A CĂILOR DE COMUNICAŢIE PE APĂ
P. C. A.

No. 1322 * 27 IAN. 1942

URGENT

DIRECŢIUNEI PORTURILOR MARITIME
CONSTANŢA

Referindu-ne la raportul Direcţiunei Tehnice şi a Economatului Nr.387 din 17 Ianuarie 1942, precum şi a referatului primit în ziua de 23 Ianuarie 1942, privitor la lucrările de construcţie a două hale ale Şantierului din Constanţa care faţă de termenele date de noi, lucrările sunt cu mult în urmă, avem onoare a vă ruga să binevoiţi a dispune să se ia măsuri pentru accelerarea lucrărilor spre a fi terminate cât mai curând de oarece conform contractului cu " Germania Werft" aven obligaţia ca cele două hale să fie terminate până la data de 9 Martie 1942.

Veţi face şi ne veţi presenta programul de lucru în înţelegere cu Direcţiunea Tehnică.-

In ceea ce priveşte chestiunea construcţiilor şantierului Naval, vă rugăm să comunicaţi Direcţiunii Tehnice şi a Economatului, copii după corespondenţa cu Direcţiunea Generală, spre a ţine legătură şi a fi în măsură să semnalăm eventualele sale observaţii.- In această privinţă s'a comunicat şi Dir. Economatului

DIRECTOR GENERAL,

Directorul Contabilităţii

Fig. 76d. La data de 27 ian. 1942, se cerea accelerarea lucrărilor la S.N.C-ta pentru respectarea contractului cu „Germania Werft" care prevedea ca termen de finalizare 9 martie 1942.

ROMÂNIA

REGISTRATURA GENERALĂ
No. 008215 * 2 MAI. 1942
DOSAR

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI AL COMUNICAŢIILOR
ADMINISTRAŢIA COMERCIALĂ A PORTURILOR ŞI A CĂILOR DE COMUNICAŢIE PE APĂ P. C. A.
DIRECŢIA TEHNICĂ ŞI A ECONOMATULUI

No. 9276 * 30 APR. 1942

DIRECŢIUNEI PORTURILOR MARITIME
CONSTANŢA

Avem onoare a vă aduce la cunoştinţă că în urma înţelegerii avute cu Dvs., urmează ca cele două hale ale noului Şantier Naval să fie terminate respectiv la 15 Mai şi 15 Iunie.-

Vă rugăm să binevoiţi a da dispoziţii pentruca acest program să fie respectat întocmai.-

DIRECTOR GENERAL,

Fig. 77d. La data de 30 apr. 1942, Ing. Gh. Rizescu Directorul Tehnic al Administraţiei Comerciale PCA Bucureşti, cerea respectarea termenelor de finalizare a celor 2 hale la S.N. Constanţa, la datele de 15 mai şi respectiv 15 iun. 1942.

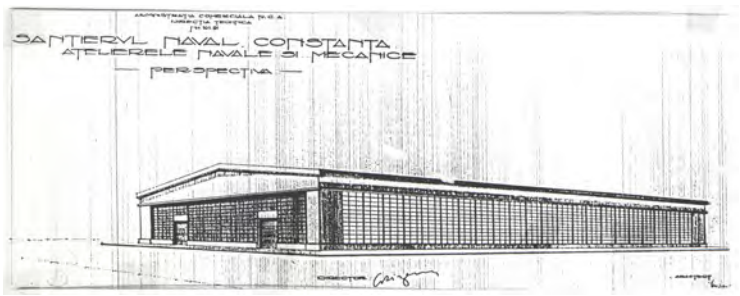


Fig. 78d. Arhitectura este identică pentru cele 2 ateliere, construcţii navale şi mecanică). Planul este semnat de Ing. Gh. Rizescu, Directorul Tehnic al Administraţiei Comerciale PCA Bucureşti. Fiecare hală avea dimensiunile (80 x 50) m. (Document extras din Dosarul nr. 1171/1943 fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri, Arhivele Naţionale Bucureşti).

Anul CX — Nr. 86 15 LEI EXEMPLARUL Marți 14 Aprilie 1942

REGATUL ROMÂNIEI

MONITORUL OFICIAL

PARTEA I-a

LEGI, DECRETE

JURNALE ALE CONSILIULUI DE MINIȘTRI, DECIZIUNI MINISTERIALE, COMUNICATE, ANUNȚURI JUDICIARE (DE INTERES GENERAL).

DECIZIUNE Nr.428/13318 din 31.3.942.

Noi, CONSTANTIN D.BUSILA, Ministru Secretar de Stat la Departamentul Lucrarilor Publice si al Comunicatiilor:

Având în vedere necesitatea desvoltării atelierelor Direcțiunii Porturilor Maritime în scopul satisfacerii nevoilor de reparații de vase și de construcții noui;

DECIDEM:

Art.1.- Se înființează pe ziua de 1 Aprilie 1942 o Direcțiune a Șantierului Naval Constanța, pendinte de Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.)

Art.2.- Administrația Comercială P.C.A. va trece acestei Direcțiuni atelierele Direcțiunii Porturilor Maritime și va defal din bugetul acesteia, sumele necesare funcționării noului Șantier Naval.-

Art.3.- Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă este însărcinată cu executarea prezentei Deciziuni.-

Dată în București la 31 Martie 1942 sub Nr.13318/942.-

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI AL COMUNICAȚIILOR

(ss) Constantin D.Busilă

Nota

Sa publicat în M. O. Nr. 86 din 14 Aprilie 1942

p.conf.

No. publicației — Pagina

Ministerul Culturii Naționale și al Cultelor 2904

18.000. — Pusere în retragere pentru limită de vârstă 2904

76.227. — Destituire din învățământ 2904

72.649. — Mențiune definitivă la retragere 2904

Ministerul Finanțelor 2904

1.690. — Completarea Comisiunii de propuneri, numiri și înaintări 2904

600.221. — Autorizare 2904

812.229. — Înaintare în grad 2904

642. — Eliberare de răspundere 2904

76.227. — Numire 2904

Ministerul Economiei Naționale 2904

161.606. — Eliberare de sediu 2904

Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor ..... 2904—2905

428/13.318. — Înființarea Direcțiunii Șantierului Naval Constanța 2904

400/12.881. — Numire 2904

426/2.325. — Mențiuni în serviciu ..... 2904—2905

288/12.586, 423/12.572. — Transferări 2905

429/2.297. — Încadrare în serviciu 2905

427/13.319. — Demisie 2905

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI AL COMUNICAȚIILOR

Noi, Constantin D. Busilă, ministru secretar de Stat la Departamentul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor,

Având în vedere necesitatea desvoltării atelierelor Direcțiunii porturilor maritime, în scopul satisfacerii nevoilor de reparații de vase și de construcții noi,

Decidem:

Art. I. Se înființează, pe ziua de 1 Aprilie 1942, o Direcțiune a Șantierului Naval Constanța, pendinte de Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P. C. A.).

Art. II. Administrația Comercială P. C. A. va trece acestei direcțiuni atelierele Direcțiunii Porturilor Maritime și va defalca din bugetul acesteia sumele necesare funcționării noului șantier naval.

Art. III. Administrația comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă este însărcinată cu executarea prezentei decizium.

Dată la 31 Martie 1942.

Ministru, Constantin D. Busilă

Nr. 428/13.318.

Fig. 94d. Decizia Ministerului Lucrărilor Publice nr. 428/13318 din 31 martie 1942 de înființare a Direcţiunii S.N. Constanţa, pendinte de Administraţia Comercială PCA Bucureşti. Decizia este publicată în M.O. nr. 86/14 apr. 1942, anexat alăturat.

Fig. 95d. Planul Pavilionului administrativ al S.N.C-ta, vedere perspectivă spre ateliere. Planul este semnat de Ing. Gh. Rizescu, Director Tehnic al Administraţiei Comerciale PCA Bucureşti. (Din Dosarul nr. 1171/1943 fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri, Arh. Nat. Buc.).

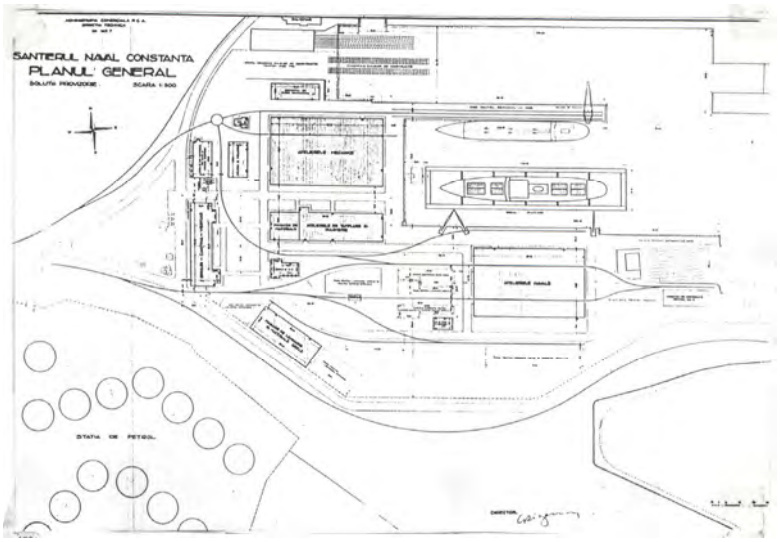
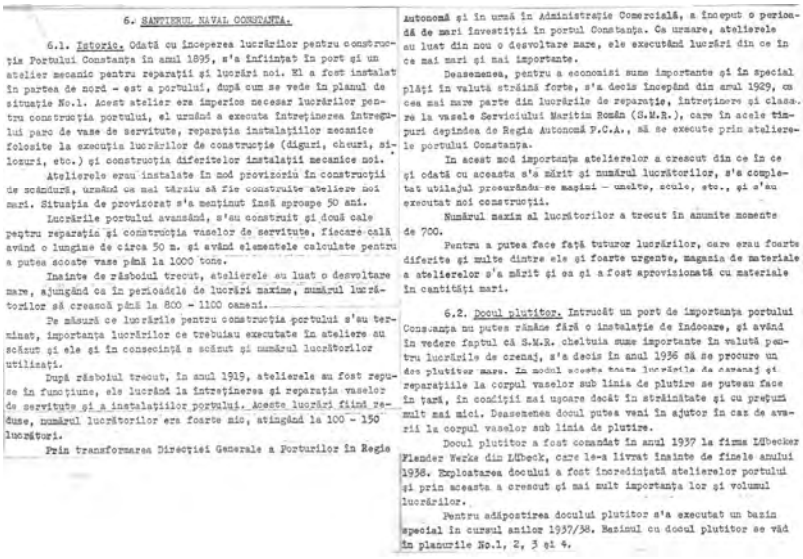


Fig. 98d. S.N. Constanţa, plan general „soluţia provizorie". Planul este semnat de Ing. Gh. Rizescu, Subdirector General al Administraţiei Comerciale PCA Bucureşti şi anexat la Memoriul din 5 martie 1943 prezentat la Consiliul de Miniştri (Din Dosarul nr. 1171/1943, fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri 1940 – 1944, vol. II Arhivele Naţionale Bucureşti).



6. SANTIERUL NAVAL CONSTANTA.

6.1. Istoric. Odată cu începerea lucrărilor pentru construcţia Portului Constanţa în anul 1895, s'a înfiinţat în port şi un atelier mecanic pentru reparaţii şi lucrări noi. El a fost instalat în partea de nord – est a portului, după cum se vede în planul de situaţie No.1. Acest atelier era imperios necesar lucrărilor pentru construcţia portului, el urmând a executa întreţinerea întregului parc de vase de servitute, reparaţia instalaţiilor mecanice folosite la execuţia lucrărilor de construcţie (diguri, cheuri, silozuri, etc.) şi construcţia diferitelor instalaţii mecanice noi.

Atelierele erau instalate în mod provizoriu în construcţii de scândură, urmând ca mai târziu să fie construite ateliere noi mari. Situaţia de provizorat s'a menţinut însă aproape 50 ani.

Lucrările portului avansând, s'au construit şi două cale pentru reparaţia şi construcţia vaselor de servitute, fiecare cală având o lungime de circa 50 m. şi având elementele calculate pentru a putea scoate vase până la 1000 tone.

Înainte de războiul trecut, atelierele au luat o desvoltare mare, ajungând ca în perioadele de lucrări maxime, numărul lucrătorilor să crească până la 800 – 1100 oameni.

Pe măsură ce lucrările pentru construcţia portului s'au terminat, importanţa lucrărilor ce trebuiau executate în ateliere au scăzut şi ele şi în consecinţă a scăzut şi numărul lucrătorilor utilizaţi.

După războiul trecut, în anul 1919, atelierele au fost reduse în funcţiune, ele lucrând la întreţinerea şi reparaţia vaselor de servitute şi a instalaţiilor portuluj. Aceste lucrări fiind reduse, numărul lucrătorilor era foarte mic, atingând la 100 – 150 lucrători.

Prin transformarea Direcţiei Generale a Porturilor în Regie Autonomă şi în urmă în Administraţie Comercială, a început o perioadă de mari investiţii în portul Constanţa. Ca urmare, atelierele au luat din nou o desvoltare mare, ele executând lucrări din ce în ce mai mari şi mai importante.

Deasemenea, pentru a economisi sume importante şi în special plăţi în valută străină forte, s'a decis începând din anul 1929, ca cea mai mare parte din lucrările de reparaţie, întreţinere şi clasare la vasele Serviciului Maritim Român (S.M.R.), care în acele timpuri depindea de Regia Autonomă F.C.A., să se execute prin atelierele portului Constanţa.

In acest mod importanţa atelierelor a crescut din ce în ce şi odată cu aceasta s'a mărit şi numărul lucrătorilor, s'a completat utilajul procurându-se maşini – unelte, scule, etc., şi s'au executat noi construcţii.

Numărul maxim al lucrătorilor a trecut în anumite momente de 700.

Pentru a putea face faţă tuturor lucrărilor, care erau foarte diferite şi multe dintre ele şi foarte urgente, magazia de materiale a atelierelor s'a mărit şi ea şi a fost aprovizionată cu materiale în cantităţi mari.

6.2. Docul plutitor. Întrucât un port de importanţa portului Constanţa nu putea rămâne fără o instalaţie de îndocare, şi având în vedere faptul că S.M.R. cheltuia sume importante în valută pentru lucrările de crenaj, s'a decis în anul 1936 să se procure un doc plutitor mare. In modul acesta toate lucrările de carenaj şi reparaţiile la corpul vaselor sub linia de plutire se puteau face în ţară, în condiţii mai ugoare decât în străinătate şi cu preţuri mult mai mici. Deasemenea docul putea veni în ajutor în caz de avarii la corpul vaselor sub linia de plutire.

Docul plutitor a fost comandat în anul 1937 la firma Lübecker Flender Werke din Lübeck, care le-a livrat înainte de finele anului 1938. Exploatarea docului a fost încredinţată atelierelor portului şi prin aceasta a crescut şi mai mult importanţa lor şi volumul lucrărilor.

Pentru adăpostirea docului plutitor s'a executat un bazin special în cursul anilor 1937/38. Bazinul cu docul plutitor se văd în planurile No.1, 2, 3 şi 4.

Fig. 99d. Pagini (L) din „Memoriul PCA Bucureşti asupra necesităţii Şantierelor Navale în raport cu dezvoltarea Marinei Comerciale a României". Memoriul este semnat la data de 5 martie 1943 de C. Buşilă, Ministrul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor şi Ing. Gh. Rizescu, Subdirector General PCA Bucureşti şi prezentat la Preşedinţia C.M. (Din Dosarul nr. 1171/1943 fond Preşedinţia C.M. 1940 – 1944 ,vol. II, Arh. Nat. Buc.).

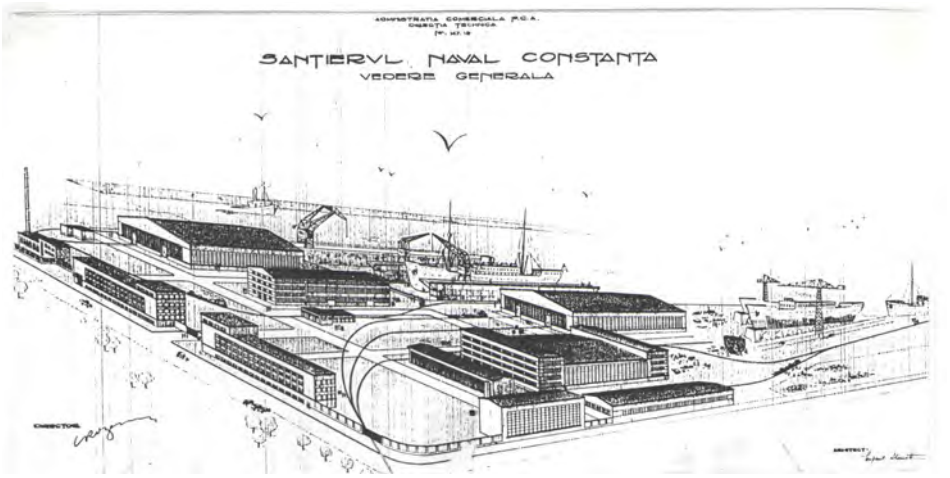
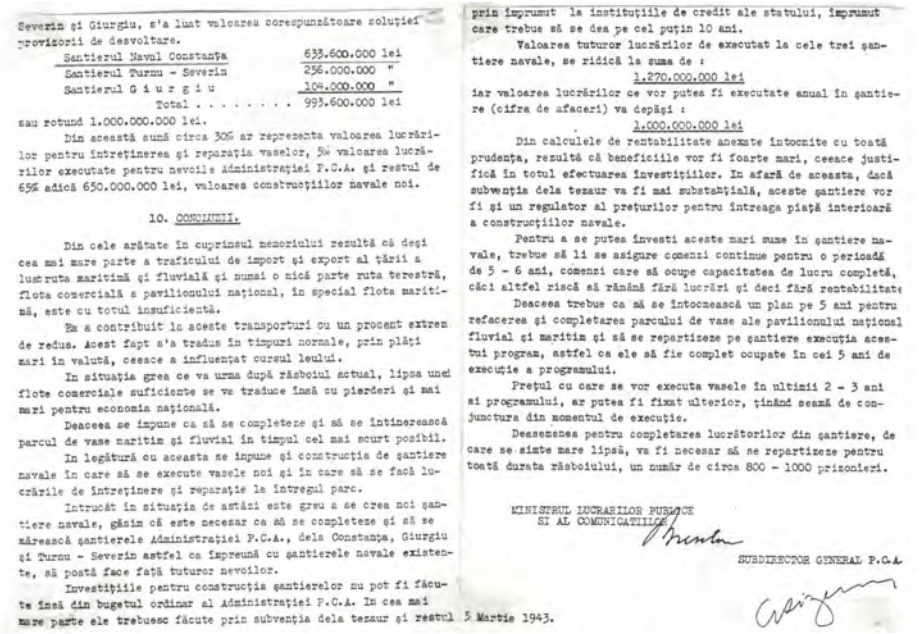


Fig. 106d. Şantierul Naval Constanţa – vedere generală (soluţia dezvoltării maxime). Planul este semnat de Ing. Gh. Rizescu, Subdirector Gl. al PCA Buc. şi anexat la Memoriul din 5 martie 1943, prezentat la Preşedinţia Cons. de Min. (Dosar nr. U71/1943 fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri 1940 – 1944, vol. II, Arhivele Naţionale Bucureşti).



Severin şi Giurgiu, s'a luat valoarea corespunzătoare soluţiei provizorii de desvoltare.

Şantierul Naval Constanţa	633.600.000 lei
Şantierul Turnu - Severin	256.000.000 "
Şantierul G i u r g i u	104.000.000 "
Total	993.600.000 lei

sau rotund 1.000.000.000 lei.

Din această sumă circa 30% ar reprezenta valoarea lucrărilor pentru întreţinerea şi reparaţia vaselor, 5% valoarea lucrărilor executate pentru nevoile Administraţiei P.C.A. şi restul de 65% adică 650.000.000 lei, valoarea construcţiilor navale noi.

10. CONCLUZII.

Din cele arătate în cuprinsul memoriului rezultă că deşi cea mai mare parte a traficului de import şi export al ţării a luat ruta maritimă şi fluvială şi numai o mică parte ruta terestră, flota comercială a pavilionului naţional, în special flota maritimă, este cu totul insuficientă.

Ea a contribuit la aceste transporturi cu un procent extrem de redus. Acest fapt s'a tradus în timpuri normale, prin plăţi mari în valută, ceeace a influenţat cursul leului.

In situaţia grea ce va urma după războiul actual, lipsa unei flote comerciale suficiente se va traduce însă cu pierderi şi mai mari pentru economia naţională.

Deaceea se impune ca să se completeze şi să se întinerească parcul de vase maritim şi fluvial în timpul cel mai scurt posibil.

In legătură cu aceasta se impune şi construcţia de şantiere navale în care să se execute vasele noi şi în care să se facă lucrările de întreţinere şi reparaţie la întregul parc.

Intrucât în situaţia de astăzi este greu a se crea noi şantiere navale, găsim că este necesar ca să se completeze şi să se mărească şantierele Administraţiei P.C.A., dela Constanţa, Giurgiu şi Turnu - Severin astfel ca împreună cu şantierele navale existente, să poată face faţă tuturor nevoilor.

Investiţiile pentru construcţia şantierelor nu pot fi făcute însă din bugetul ordinar al Administraţiei P.C.A. In cea mai mare parte ele trebuesc făcute prin subvenţia dela tezaur şi restul prin împrumut la instituţiile de credit ale statului, împrumut care trebue să se dea pe cel puţin 10 ani.

Valoarea tuturor lucrărilor de executat la cele trei şantiere navale, se ridică la suma de :

1.270.000.000 lei

iar valoarea lucrărilor ce vor putea fi executate anual în şantiere (cifra de afaceri) va depăşi :

1.000.000.000 lei

Din calculele de rentabilitate anexate întocmite cu toată prudenţa, rezultă că beneficiile vor fi foarte mari, ceeace justifică în totul efectuarea investiţiilor. In afară de aceasta, dacă subvenţia dela tezaur va fi mai substanţială, aceste şantiere vor fi şi un regulator al preţurilor pentru întreaga piaţă interioară a construcţiilor navale.

Pentru a se putea investi aceste mari sume în şantiere navale, trebue să li se asigure comenzi continue pentru o perioadă de 5 - 6 ani, comenzi care să ocupe capacitatea de lucru completă, căci altfel riscă să rămână fără lucrări şi deci fără rentabilitate.

Deaceea trebue ca să se întocmească un plan pe 5 ani pentru refacerea şi completarea parcului de vase ale pavilionului naţional fluvial şi maritim şi să se repartizeze pe şantiere execuţia acestui program, astfel ca ele să fie complet ocupate în cei 5 ani de execuţie a programului.

Preţul cu care se vor executa vasele în ultimii 2 - 3 ani ai programului, ar putea fi fixat ulterior, ţinând seamă de conjunctura din momentul de execuţie.

Deasemenea pentru completarea lucrătorilor din şantiere, de care se simte mare lipsă, va fi necesar să se repartizeze pentru toată durata războiului, un număr de circa 800 - 1000 prizonieri.

MINISTRUL LUCRARILOR PUBLICE
ŞI AL COMUNICATIILOR

SUBDIRECTOR GENERAL P.C.A.

5 Martie 1943.

Fig. 107d. Pagini (V) extrase din Memoriul semnat la data de 5 martie 1943 de Ing. Gh. Rizescu, Subdirector Gl. al PCA Buc. şi C. Buşilă, Ministrul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor. Memoriul a fost prezentat la Preşedinţia Consiliului de Miniştri. Din Dosarul nr. 1171/1943, fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri 1940 – 1944, vol. II, Arhivele Naţionale Bucureşti).

Domnului Director al S.P.M.

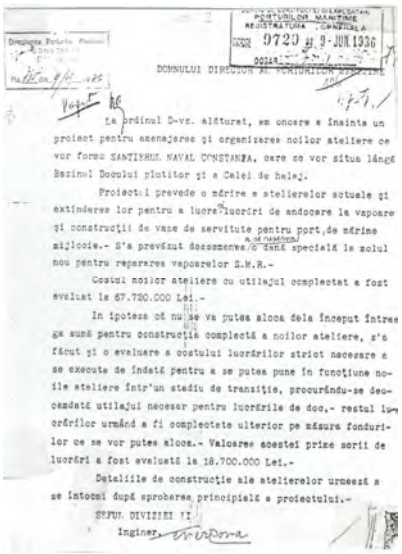
Am onoarea a vă înainta alăturat un deviz pentru lucrările de trasare a şantierului naval. In acest deviz s,a prevăzut trasarea bazinului de radoub a celei şi a bazinului de reparaţii prin şanţuri conform ordinului verbal al D-lui Preşedinte.

Valoarea devizului se ridică la suma de lei 15.000.

Cu onoare vă rog să bine voiţă a aproba acest devăz, lucrările fiind extrem de urgente şi fiind făcute în vederea vizitei M.S.Regelui la 15 August a.c.

/SEFUL DIVIZIEI IV-a
INGINER

Fig. 68d. Trasarea conturului noului Şantier Naval Constanţa, trebuia făcută până la data de 15 aug. 1933 când era programată vizita MS Regele României.
(Din Dosarul nr. 6/1933 fond DNM).



DOMNULUI DIRECTOR AL PORTURILOR MARITIME

La ordinul D-voastre, alăturat, am onoare a înainta un proiect pentru amenajarea şi organizarea noilor ateliere ce vor forma SANTIERUL NAVAL CONSTANŢA, care se vor situa lângă Bazinul Docului plutitor şi a Celei de haleş.

Proiectul prevede o mărire a atelierelor actuale şi extinderea lor pentru a lucra lucrări de andocare la vapoare şi construcţii de vase de servitute pentru port,de mărime mijlocie.- S'a prevăzut deasemenea,o dană specială la malul nou pentru repararea vapoarelor S.M.R.-

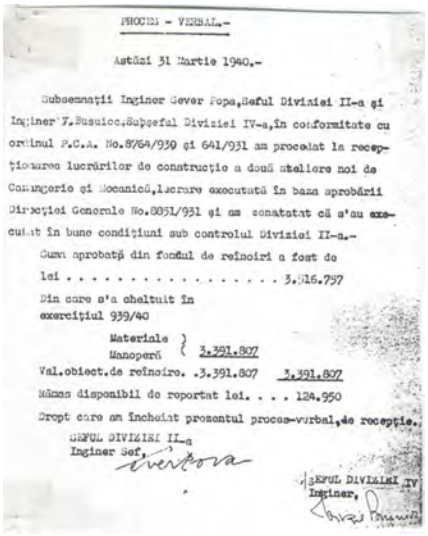
Costul noilor ateliere cu utilajul complectat a fost evaluat la 67.720.000 Lei.-

In ipoteza că nu se va putea aloca dela început întreaga sumă pentru construcţia complectă a noilor ateliere, s'a făcut şi o evaluare a costului lucrărilor strict necesare a se executa de îndată pentru a se putea pune în funcţiune noile ateliere într'un stadiu de tranziţie, procurându-se deocamdată utilajul necesar pentru lucrările de doc,- restul lucrărilor urmând a fi completate ulterior pe măsura fondurilor ce se vor putea aloca.- Valoarea acestei prime serii de lucrări a fost evaluată la 18.700.000 Lei.-

Detaliile de construcţie ale atelierelor urmează a se întocmi după aprobarea principiilor a proiectului.-

SEFUL DIVIZIEI II
Inginer,

Fig. 69d. Noul Şef al Atelierelor de reparaţii, Ing. Sever Popa înaintează proiectul noilor ateliere moderne ce se vor instala lângă bazinul docului plutitor şi cala de 1.000 t.



PROCES - VERBAL.-

Astăzi 31 Martie 1940.-

Subsemnaţii Inginer Sever Popa,Seful Diviziei II-a şi Inginer Y.Busuioc,Supseful Diviziei IV-a,în conformitate cu ordinul P.C.A. No.8/64/939 şi 641/931 am procedat la recepţionarea lucrărilor de construcţie a două ateliere noi de Cazangerie şi Mecanică,lucrare executată în baza aprobării Direcţiei Generale No.8051/931 şi am constatat că s'au executat în bune condiţiuni sub controlul Diviziei II-a.-

Suma aprobată din fondul de reînoiri a fost de lei 3.916.757

Din care s'a cheltuit în exerciţiul 939/40

Materiale } 3.391.807
Manoperă }

Val.obiect.de reînoire. 3.391.807 3.391.807

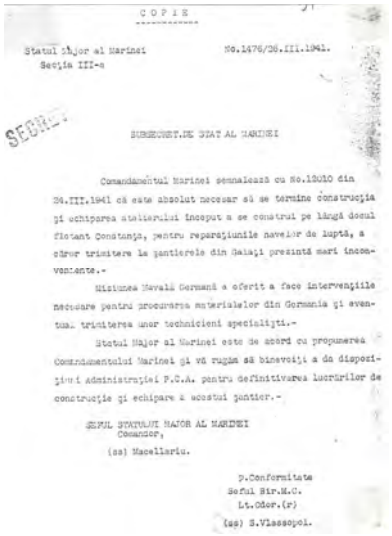
Mănas disponibil de reportat lei. . . . 124.950

Drept care am încheiat prezentul proces-verbal,de recepţie.

SEFUL DIVIZIEI II-a
Inginer Sef,

SEFUL DIVIZIEI IV
Inginer,

Fig. 70d. Şeful Atelierelor de reparaţii, Ing. Sever Popa, semnează procesul verbal de recepţie a lucrărilor de construcţie a două ateliere noi: Cazangerie şi Mecanică (Din Dosarul nr. 6/1933 fond DNM).



COPIE

Statul Major al Marinei — No.1476/26.III.1941.
Secţia III-a

SECRET

SUBSECRETARIATUL DE STAT AL MARINEI

Comandamentul Marinei semnalează cu No.13010 din 24.III.1941 că este absolut necesar să se termine construcţia şi echiparea atelierului început a se construi pe lângă docul flotant Constanţa, pentru reparaţiunile navelor de luptă, a căror trimitere la şantierele din Galaţi prezintă mari inconvenante.-

Misiunea Navală Germană a oferit a face intervenţiile necesare pentru procurarea materialelor din Germania şi eventual trimiterea unor tehnicieni specialişti.-

Statul Major al Marinei este de acord cu propunerea Comandamentului Marinei şi vă rugăm să binevoiţi a da dispoziţiuni Administraţiei P.C.A. pentru definitivarea lucrărilor de construcţie şi echipare a acestui şantier.-

SEFUL STATULUI MAJOR AL MARINEI
Comandor,
(ss) Macellariu.

P.Conformitate
Seful Bir.M.C.
Lt.Cdor.(r)
(ss) S.Vlassopol.

Fig. 71d. La data de 26.III.1941, Şeful Statului Major al Marinei Militare cerea urgentarea finalizării atelierelor noi pentru a putea repara navele de luptă, oferind şi ajutorul Misiunii Navale Germane (Din Dosarul nr. 46/1940, fond DNM, Arh. Nat. Constanţa).

Valoarea lucrărilor în cele trei etape de dezvoltare era de 870 milioane lei, din care ***etapa I-a, 340 milioane lei, singura care s-a realizat până în anul 1945.***

Datorită războiului și consecințelor sale, obiectivele principale proiectate pentru etapele de dezvoltare definitivă și maximă, nu s-au mai putut realiza (este vorba de cele două cale de lansare de câte 120 m lungime, **atelierul de turnătorie**, atelierul de tubulatură, cel de al 2-lea pavilion administrativ etc.). Nerealizarea în incinta noului șantier naval a atelierului de prelucrat la cald **(forjă și turnătorie**) a constituit un mare regret pentru inginerul **Gh. Rizescu**, nemulțumirea venind din faptul că fluxul tehnologic atât de judicios realizat prin amplasarea principalelor hale de producție în vecinătatea mijloacelor de ridicare a navelor (cala de 1.000 tone și docul plutitor de 8.000 tone) era deranjat de rămânerea în continuare a acestor ateliere la „Șantierul vechi", ce se afla la o distanță de peste 1,5 km de noul Șantier Naval Constanța. După cum am arătat anterior, situația s-a mai îmbunătățit după anul 1966 când forja și turnătoria au fost aduse în vecinătate, fiind instalate în fostul Depou CFR Port (preluat temporar de S. N. Constanța).

Următoarele dezvoltări ale S. N. Constanța vor începe abia după anul 1965.

Din calculul de rentabilitate prezentat în cele 3 variante (etape) de proiect, șantierul urma să realizeze un beneficiu de 14,5% în etapa I-a, 21,5% în etapa a II-a și 19,5 % în a III-a.

Valoarea lucrărilor estimate a se realiza anual în șantier, la darea în exploatare a primei etape de dezvoltare, era de 633.600.000 lei. Atelierele și construcțiile realizate în etapa I-a, în condiții grele de război, mai sunt de utilitate și astăzi după aproape 75 de ani.

2.6. CONSTRUCȚIA HALELOR MODERNE DE PRODUCȚIE LA S. N. CONSTANȚA (1936 – 1945)

În conformitate cu proiectul de dezvoltare, pentru raționalizarea lucrului la docul plutitor de 8.000 tone și la cala de 1.000 tone, noile ateliere de producție și clădirile anexă trebuiau amplasate în imediata apropiere a acestora. În această concepție a început execuția și amplasarea la S. N. Constanța a atelierelor de mecanică, construcții metalice și navale (cazangerie), tâmplărie, dulgherie, sala de trasaj, magazia de materiale, pavilionul administrativ, stația de aer comprimat, apă caldă și energie electrică etc.

În anul 1937, după proiectele întocmite de **inginerul Sever Popa**, pe atunci Ing. Șef al Atelierelor de reparații nave (Șantierul Vechi), s-a început execuția construcției metalice pentru cele două mari hale, în suprafață de câte 4.000 mp fiecare (80 x 50) m. Confecționarea șarpantei metalice a atelierelor noi de mecanică și cazangerie (construcții metalice și navale) a fost făcută la vechile ateliere de reparații și apoi transportată pe amplasament lângă cala de 1.000 tone. Tot atunci s-au cumpărat și cele mai importante mașini pentru dotarea halelor noi (ghilotină,

mașini de găurit table, valt, foarfecă de profile, strunguri etc.). În anul 1939 s-au executat fundațiile, pe piloți de beton armat pentru atelierul de cazangerie și pe blocuri de beton armat așezate direct pe stâncă pentru atelierul mecanic. Referitor la cota terenului stabilită pentru S. N. Constanța, inginerul Gh. Rizescu a dispus ca fețele superioare ale tuturor fundațiilor pe care se așezau mașinile din hale să fie realizate la cota de + 2,5 m. Pardoseala din cele 2 hale (mecanică și cazangerie) s-a confecționat din capete de lemn montate în poziție verticală. Dar iată cum relatează evenimentele de atunci, reporterul Nicolae Lupu în articolul „Șantierul Naval al portului Constanța" publicat în **„Marea Românească"** din martie-aprilie 1939:

„De două săptămâni, după planurile întocmite de domnul inginer Sever Popa, Șeful Atelierelor, secondat de d-l ing. Cornel Alecu s-a început construirea a două uriașe ateliere: unul de mecanică iar cel de al 2-lea de construcții metalice și navale. Fiecare atelier va fi lung de 80 m și lat de 50 m".

Plin de optimism, autorul articolului continua astfel: ***„Anul acesta, cel mai târziu până la toamnă, vor fi construite cele 2 ateliere care sunt cele mai principale și vor lua numele de Șantierul Naval al portului Constanța.***

Costul lor atinge suma de 25 milioane lei. După terminarea primelor 2 ateliere va începe construirea a încă 3 ateliere de dimensiunile: 50 m lungime și 30 m lățime, cum și a unei magazii speciale de dimensiuni uriașe în care să se depoziteze toate materialele trebuitoare vaselor. Așa cum sunt întocmite planurile și sperăm ca ele să fie realizate în întregime în continuarea operei constructoare în portul nostru, numărul lucrătorilor care în prezent este de 500 se va mări la 1.000, dându-se astfel putința elementului meșteșugăresc românesc să-și dezvolte aptitudinile de bun meseriaș". Și în continuarea articolului, autorul arăta că realizarea șantierului naval va contribui la creșterea prestigiului nostru în lume:

„Prin construirea acestui mare șantier naval, portul nostru se va putea număra printre primele porturi de mare trafic, căci se va pune la îndemâna chiar a celui mai pretențios armator, toate mijloacele de a întreține și a repara vapoarele în cele mai bune condițiuni, atât ca durată de timp cât și ca preț de cost. Capitalul românesc se va putea mândri că a realizat încă o operă constructivă menită să ne înalțe și mai mult în fața străinătății".

Dotarea atelierelor noi s-a realizat în principal prin mutarea mașinilor și instalațiilor din vechiul șantier, pe parcurs achiziționându-se și mașini noi cu transmisii moderne. Specificația mașinilor și dispoziția generală a acestora în ateliere, este redată în documentele anexate. Astfel, secția de construcții metalice și navale realizată atunci cu dimensiunile de 50 x 80 m = 4.000 mp și amplasată în prelungirea calei de 1.000 tone și paralelă cu docul plutitor de 8.000 tone s-a organizat și dotat cu mașini specifice pe șase sectoare și anume: table, fiare profilate, forjă navală, construcții metalice, sudură și diverse. Secția mecanică s-a realizat cu aceeași arhitectură exterioară și dimensiuni tot de 50 x 80 m = 4.000 mp. Aceasta a fost amplasată în prelungirea bazinului docului plutitor și a fost organizată și dotată corespunzător, cuprinzând următoarele sectoare (ateliere): strungăria mare, strungăria mică, mașini de rabotat, mașini de frezat, mașini de

găurit, mașini de șlefuit, mașini pentru roți dințate, reparația mașinilor unelte, tratament termic, mașini pentru scule și pentru ascuțit scule, ajustaj, montaj la bord, sudură și diverse.

Din păcate și de această dată lipsa de fonduri a condus la decalarea termenelor de execuție, astfel că lucrările de finisaj ale celor două mari ateliere s-au terminat la începutul celui de al 2-lea Război Mondial, când a început o nouă serie de construcții ca: secția tâmplărie, magazia de materiale, pavilionul administrativ și centrala de aer comprimat, energie termică și distribuție energie electrică iar mai târziu, atelierele de lăcătușerie, scularie și electrică.

Secția de tâmplărie și dulgherie s-a realizat într-o construcție paralelă cu secția mecanică având dimensiunile de 20 x 60 m = 1.200 mp (pe fiecare nivel) și fiind executată din cadre de beton armat, cu parter și două etaje. La parter s-a instalat tâmplăria mecanică și dulgheria, la etajul I tâmplăria și modelăria iar la etajul II, sala de trasaj și vopsitoria (vezi planurile anexate).

Pentru stocarea și distribuirea materialelor s-a construit magazia centrală, situată în prelungirea secției de dulgherie – tâmplărie, în capătul de vest, având dimensiunile în plan de 20 x 20 m = 400 mp. Ea are parter și 3 etaje, fiecare nivel având suprafața de 400 mp.

La intrarea în șantier, spre latura de vest, s-a realizat pavilionul administrativ, o mare și frumoasă construcție (vezi schița și fotografiile făcute în timpul execuției în anul 1942) având subsol, parter și două etaje, destinată birourilor tehnice și administrative precum și pentru cantină și vestiare. La capătul din sud, clădirea administrativă are trei etaje (trebuie acum precizat că după privatizare etajul 3 a fost extins pe toată lungimea clădirii). La nord de clădirea administrativă s-a construit stația de aer comprimat, apă caldă și energie electrică.

De asemenea s-au executat și trei construcții mai mici din zidărie, în care s-au amenajat closetele, garajele pentru automobile și electrocare, cazarma pompierilor etc.

Lucrările din etapa I-a de dezvoltare („provizorie”) s-au încheiat practic în anul 1945, când s-a recepționat o nouă construcție cu parter și două nivele, amplasată în partea de sud, în care s-au amenajat următoarele ateliere: la parter atelierul de lăcătușerie, la etajul I atelierul de scularie, la etajul II atelierul de electrică. Procesul verbal de recepție a construcției acestor ateliere a fost semnat de inginerii **Sever Popa** și Toncu Ștefan, la data de 31 martie 1945. Aici se încheie execuția construcțiilor din etapa I-a (singura realizată), prevăzută de inginerul Gh. Rizescu ca fiind „provizorie”. Cu aceste construcții robuste și foarte judicios amplasate, înzestrate cu tehnica de vârf din domeniu existentă atunci în Europa, a fost realizat S. N. Constanța. Construcțiile executate atunci sunt funcționale și astăzi. Următoarele proiecte de extindere și dezvoltare a S. N. Constanța se vor declanșa abia după anul 1960.

Înzestrarea șantierului naval cu docul plutitor de 8.000 tone și construcția halelor moderne de producție (Navală, Mecanică, Tâmplărie, Magazii de materiale etc.), a clădirilor anexe și pavilionul administrativ, a constituit a 2-a etapă de

dezvoltare istorică a șantierului naval, desfășurată în perioada (1936 – 1945), având drept rezultat realizarea în portul Constanța a modernului Șantier Naval Constanța, amenajat pe un teritoriu și acvatoriu în suprafață de 6,5 ha.

Analizând documentele anexate (66d, 68d, 71d, 76d) din perioada 1933 – 1942, reiese clar că pregătirea și declanșarea celui de al II-lea Război Mondial, au urgentat construcția și darea în funcțiune a noului Șantier Naval Constanța, foarte necesar Marinei Militare Române și Germane.

2.7. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

O soartă nefericită a făcut ca în plină desfășurare a dezvoltării moderne a S. N. Constanța să se declanșeze cea de a 2-a mare conflagrație mondială. Și totuși, lucrările de dezvoltare începute au continuat. Din documentele de arhivă anexate se observă impunerea ritmurilor intense de lucru în execuția obiectivelor șantierului, atenția deosebită dată de Ministerul Lucrărilor Publice și a Comunicațiilor prin Administrația Comercială a P.C.A. București precum și intervențiile Subsecretariatului de Stat al Marinei pentru urgentarea lucrărilor în vederea asigurării reparațiilor și intervențiilor rapide la navele de luptă. Pentru Direcțiunea Porturilor Maritime, obiectivul nr. 1 era terminarea urgentă a lucrărilor la șantierul naval (vezi documentul nr. 3738/6 mart. 1942, semnat de Directorul General al P.C.A. București, ing. C. Ionescu). Pentru urgentarea și menținerea ritmului cerut, precum și pentru asigurarea calității lucrărilor de construcție a noului Șantier Naval Constanța, Direcția Generală a P.C.A. București a delegat permanent la supraveghere pe Ing. Șef V. Stamatescu, lucrările efectuându-se pe baza unui deviz deschis. În anul 1943 s-au mai executat următoarele lucrări: rastele descoperite și acoperite pentru materiale; linii ferate (1850 ml și 8 schimbători de cale); amenajări și platforme; șosele și trotuare. Având în vedere necesitatea dezvoltării S. N. Constanța în scopul satisfacerii nevoilor de reparație a navelor civile și militare dar și de construcții noi, la data de **31 martie 1942**, Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, prin semnătura Ministrului Secretar de Stat, **Constantin D. Bușilă, emite Decizia nr. 428/13318 de înființare pe data de 1 aprilie 1942 a Direcțiunii S. N. Constanța, pendinte de Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.) București.**

Anexăm copia acestui document precum și a Monitorului Oficial nr. 86/14 apr. 1942 în care a fost publicat (vezi 94d). Remarcăm din această Decizie că dezvoltarea și profilul de fabricație ce se stabilea în viitor pentru S. N. Constanța era pentru o activitate mixtă, de reparații nave și construcții noi. Conducerea Direcțiunii S. N. Constanța a fost încredințată în anul 1942 inginerului **Sever Popa**, care până atunci fusese Inginerul Șef al Atelierelor de reparații nave. În anul 1943, în funcția de

director al S. N. Constanța a fost numit Ing. Horia Cusuta iar regimul de urgență impus lucrărilor (datorită războiului) a făcut ca în 1943 noul Șantier Naval Constanța să fie conturat.

Din documentele anexate rezultă volumul mare de lucrări efectuat de șantier în perioada 1940 – 1944, pentru Navele Marinei Regale de război și pentru navele germane.

Trebuie să remarcăm că datorită războiului, în sistemul de conducere la nivel superior, în perioada 1940 – 1944 s-au produs destule schimbări și anume:

- în oct. 1940, Administrația Comercială P.C.A. București trece de la Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor în subordinea Subsecretariatului de Stat al Marinei;
- în iun. 1941, Administrația Comercială P.C.A. revine la Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor;
- în nov. 1943, Administrația Comercială P.C.A. trece din nou în subordinea Subsecretariatului de Stat al Marinei;
- la 19 oct. 1944, printr-un proiect de lege se cere din nou revenirea Administrației Comerciale P.C.A. în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor.

Aceste schimbări de for tutelar al Administrației Comerciale a P.C.A. sunt prezentate în Dosarul nr. 19/1944 („proiect de lege privind trecerea Administrației Comerciale P.C.A la Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor"), care se găsește la Arhivele Naționale București, fond 1458, Ministerul lucrărilor Publice (1883 – 1948) pag.130.

În Dosarul nr. 1072/1943 (Arhivele Naționale București, fond Președinția Consiliului de Miniștri 1940 – 1944, vol. II pag. 26), „Raport privind activitatea Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor pe perioada (sept. 1940 – sept. 1943)", se menționează printre altele următoarele: ***„S-a proiectat înființarea unui șantier naval în portul Constanța pentru uzul Marinei Militare și Comerciale".*** De asemenea, tot în acest Raport se mai arată următoarele: ***„S-au condus activ lucrările noului Șantier Naval Constanța, care în anul acesta va fi parțial pus în funcțiune".*** Aceste afirmații din Raportul Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, către Președinția Consiliului de Miniștri, dovedesc competența și seriozitatea profesională a Administrației Comerciale a P.C.A. București, a cărei Direcție Tehnică condusă de inginerul Gh. Rizescu, a reușit împreună cu conducerea Direcției Porturilor Maritime Constanța, în condiții grele de război, să coordoneze proiectarea și să realizeze în 5 ani un șantier naval modern în portul Constanța.

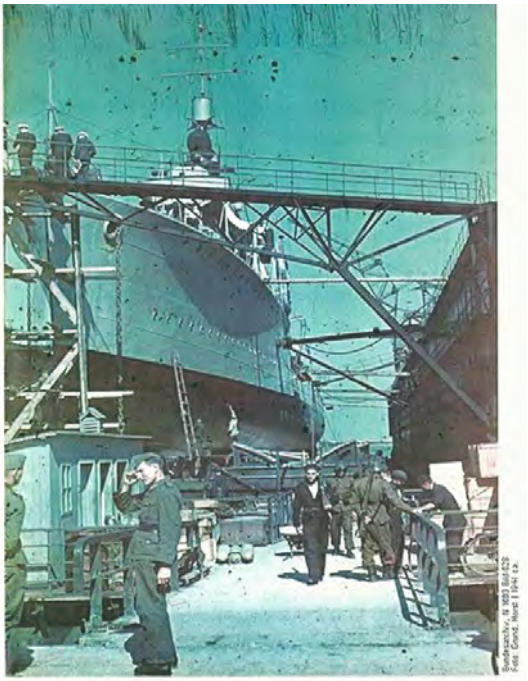
Referindu-se la aportul S. N. Constanța în cel de al 2-lea Război Mondial, inginerul **Gh. Rizescu**, Subdirector General al Administrației Comerciale a P.C.A. București și Ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, **C. D. Bușilă**, în memoriul prezentat Consiliului de Miniștri, la data de 5 martie 1943, menționau următoarele:

„Atelierele și docul plutitor au fost de un real folos în războiul actual. În ateliere și pe doc s-au făcut toate reparațiile la vasele Marinei Regale Române și ale Marinei Germane și s-au utilizat la lucrări exclusiv materiale aprovizionate din timp pentru ateliere. Fără aceste ateliere și fără docul plutitor flota română și germană din Marea Neagră nu și-ar fi putut îndeplini misiunile de război, care erau din cele mai grele și importante. Acest lucru este recunoscut și confirmat de conducătorii marinei române și de ofițerii marinei germane, cu care s-a colaborat la executarea lucrărilor de reparații.” (Extras din Dosar nr. 1171/1943 – 1944, fond Președinția Consiliului de Miniștri 1940 – 1944, vol. II, Arhivele Naționale București).

La S. N. Constanța, pe toată perioada războiului, lucrul a fost foarte intens. De altfel, din **Jurnalul cu evidența navelor andocate**, existent la bordul docului plutitor de 8.000 tone, rezultă că din vara anului 1941 și până la 23 aug. 1944, pe doc s-au ridicat pentru reparații **191** nave românești și **183** nave germane, ponderea reprezentând-o desigur navele de război.

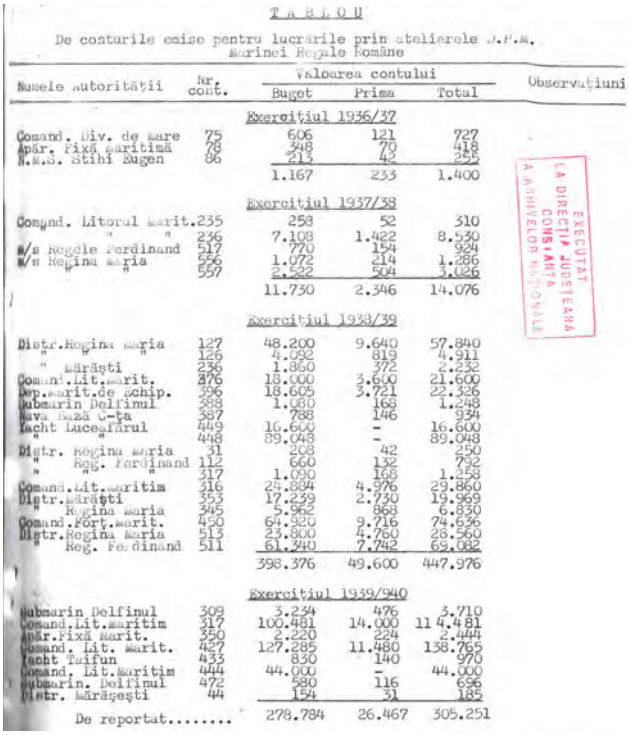
În situația grea a frontului, la sfârșitul anului 1943, pentru repararea flotei sale de război, Marina Militară Germană și-a organizat o bază de reparații lângă șantier, pe molul nou și danele 32, 33 și 39 iar navele erau ridicate pe docul plutitor de 8.000 tone și pe cala de 1.000 tone. De la Arhivele Naționale Constanța am extras câteva pagini (vezi mai jos) care conțin lucrări executate de S. N. Constanța la comenzile primite de la Marina Regală Română în perioadele 1936 – 1937, 1937 – 1938, 1938 – 1939, 1939 – 1940 și 1940 – 1941. În perioada celui de al II-lea Război Mondial reparația navelor de luptă s-a făcut pe bază de „comenzi deschise”.

Submarinul „Delfinul” și nava bază de submarine „Constanța”, venite pentru andocare în luna februarie 1940. În dreapta: docul plutitor Constanța de 8.000 tone.



Torpilor german ridicat pe docul plutitor de 8.000 tone la S. N. Constanța, în 1942.

Distrugătorul NMS „Regele Ferdinand”, în bazinul docului plutitor de 8.000 tone,
la S. N. Constanța, pentru reparații în urma avariilor provocate în război.
(Foto din anul 1944).



T A B L O U

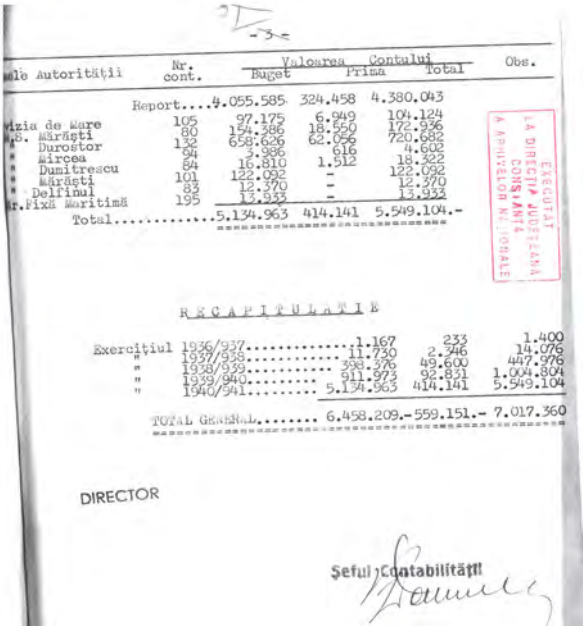
De conturile emise pentru lucrările prin atelierele D.P.M. Marinei Regale Române

Numele autorităţii	Nr. cont.	Valoarea contului Buget	Prima	Total	Observaţiuni
		Exerciţiul 1936/37			
Comand. Div. de mare	75	606	121	727	
Apăr. Fixă Maritimă	78	348	70	418	
N.M.S. Stihi Eugen	86	213	42	255	
		1.167	233	1.400	
		Exerciţiul 1937/38			
Comand. Litoral Marit.	235	258	52	310	
" "	236	7.108	1.422	8.530	
M/s Regele Ferdinand	517	770	154	924	
M/s Regina Maria	556	1.072	214	1.286	
" "	557	2.522	504	3.026	
		11.730	2.346	14.076	
		Exerciţiul 1938/39			
Distr. Regina Maria	127	48.200	9.640	57.840	
" "	126	4.092	819	4.911	
" Mărăşti	236	1.860	372	2.232	
Comand. Lit. Marit.	376	18.000	3.600	21.600	
Arp. Marit. de Schip.	396	18.605	3.721	22.326	
Submarin Delfinul	388	1.080	168	1.248	
Nava Bază C-ta	387	788	146	934	
Yacht Luceafărul	449	16.600	-	16.600	
" "	448	89.048	-	89.048	
Distr. Regina Maria	31	208	42	250	
" Reg. Ferdinand	112	660	132	792	
" " "	317	1.090	168	1.258	
Comand. Lit. Maritim	316	24.884	4.976	29.860	
Distr. Mărăşti	353	17.239	2.730	19.969	
" Regina Maria	345	5.962	868	6.830	
Comand. Fort. Marit.	450	64.920	9.716	74.636	
Distr. Regina Maria	513	23.800	4.750	28.560	
" Reg. Ferdinand	511	61.340	7.742	69.082	
		398.376	49.600	447.976	
		Exerciţiul 1939/940			
Submarin Delfinul	309	3.234	476	3.710	
Comand. Lit. Maritim	317	100.481	14.000	11 4.481	
Apăr. Fixă Marit.	350	2.220	224	2.444	
Comand. Lit. Marit.	427	127.285	11.480	138.765	
Yacht Tuifun	433	830	140	970	
Comand. Lit. Maritim	444	44.000	-	44.000	
Submarin. Delfinul	472	580	116	696	
Distr. Mărăşeşti	44	154	31	185	
De reportat.....		278.784	26.467	305.251	

EXECUTAT LA DIRECŢIA JUDEŢEANĂ CONSTANŢA A ARHIVELOR NAŢIONALE

Numele autorităţii	Nr. cont.	Valoarea contului Buget	Prima	Total	Obs.
Report.....		278.784	26.467	305.251	
Distr. Regina Maria	49	415	77	492	
N.M.S. Mircea	113	36.360	6.552	42.912	
Distr. Regina Maria	149	14.531	1.680	16.211	
" " "	150	4.200	840	5.040	
" " "	170	13.260	1.260	14.520	
" Reg. Ferdinand	55	6.605	1.033	7.638	
" Regina Maria	184	969	168	1.137	
Canon. Ghiculescu	186	12.946	1.926	14.872	
Comand. Lit. Maritim	187	27.943	3.150	31.093	
Distr. Mărăşti	245	442	56	498	
Distr. Regina Maria	149	16.211	-	16.211	
Comand. Lit. Maritim	259	5.610	784	6.394	
Distr. Reg. Ferdinand	50	2.149	406	2.555	
N.M.S. Mărăşti	258	29.564	3.055	32.619	
Distr. Regina Maria	302	18.858	2.912	21.770	
Comand. Lit. Maritim	303	16.898	2.845	19.743	
" "	313	4.066	378	4.444	
Distr. Regina Maria	307	5.972	868	6.840	
Apăr. fixă maritimă	364	115.600	11.900	127.500	
Submarin Delfinul	358	2.900	560	3.460	
Canon. Lepri Remus	469	16.810	1.512	18.322	
Yacht Regal Luceafărul	513	79.348	10.500	89.848	
Comand. Div. de mare	514	115.343	10.066	125.409	
N.M.S. Mircea	469	31.151	2.750	33.861	
Comand. Lit. Maritim	577	47.925	-	47.925	
" "	425	7.135	1.106	8.241	
		911.973	92.831	1.004.804	
		Exerciţiul 1940/941			
Apăr. Fixă Maritimă	25	270.842	34.175	305.017	
" " "	26	7.637	825	8.462	
N.M.S. Mărăşti	59	168.522	-	168.522	
" Mărăşeşti	124	62.719	6.580	69.299	
" "	125	85.655	8.074	93.729	
Divizia de Mare	116	1.638	278	1.916	
" "	117	2.933	271	3.204	
N.M.S. Constanţa	111	196.362	25.502	221.894	
Submarin Delfinul	106	35.833	5.904	41.782	
N.M.S. Aubora	120	12.106	973	13.079	
N.M.S. Constanţa	90	2.583.356	176.644	2.760.000	
Apăr. Fixă Maritimă	40	18.000	3.600	21.600	
N.M.S. Mărăşti	98	24.090	1.120	25.210	
" "	78	14.364	2.520	16.884	
" Mărăşeşti	82	12.530	1.470	14.000	
" Mărăşti	76	46.827	3.962	50.789	
" Vârtosu	87	360	56	416	
" "	95	8.784	840	9.624	
" "	103	3.928	717	4.645	
" Mărăşeşti	77	11.030	1.204	12.234	
" "	79	154.386	18.550	172.936	
" Mărăşti	100	370.378	28.539	398.917	
" "	81	12.530	1.470	14.000	
" "	75	11.030	1.204	12.234	
De reportat.....		4.055.585	324.458	4.380.043	

EXECUTAT LA DIRECŢIA JUDEŢEANĂ CONSTANŢA A ARHIVELOR NAŢIONALE



-3-

Nr. cont.	Valoarea Contului Buget	Prima	Total	Obs.
Report....	4.055.585	324.458	4.380.043	
105	97.175	6.949	104.124	
80	154.386	18.550	172.936	
132	658.626	62.056	720.682	
94	3.986	616	4.602	
84	16.810	1.512	18.322	
101	122.092	-	122.092	
83	12.370	-	12.370	
195	13.933	-	13.932	
Total.....	5.134.963	414.141	5.549.104.-	

Vizia de Mare
Sf. Mărăști
" Durostor
" Mircea
" Dumitrescu
" Mărăști
" Delfinul
Nr.Fixă Maritimă

LA DIRECȚIA JUDEȚEANĂ CONSTANȚA A PRIMIT ȘI ÎNREGISTRAT

RECAPITULAȚIE

Exercițiul 1936/937.....	1.167	233	1.400
" 1937/938.....	11.730	2.346	14.076
" 1938/939.....	398.376	49.600	447.976
" 1939/940.....	911.973	92.831	1.004.804
" 1940/941.....	5.134.963	414.141	5.549.104
TOTAL GENERAL.....	6.458.209.-	559.151.-	7.017.360

DIRECTOR

Șeful Contabilității

Spațiul nu permite prezentarea tuturor documentelor cercetate dar pentru istoria flotei Marinei Regale Române în cel de al II-lea Război Mondial (navele militare dar și navele civile care au fost amenajate și dotate ca nave de război) și modul cum aceasta a fost reparată la S. N. Constanța, merită să mai prezentăm doar câteva pagini (vezi mai jos) cu unele lucrări de reparații executate de șantier pe docul plutitor de 8.000 tone sau execuția de diverse amenajări, transformări, modernizări și dotări cu tehnică de luptă:

Situația lucrărilor și andocărilor navelor de război este semnată de **Ing. Sever Popa** conducătorul de atunci al S. N. Constanța.

Din documentele de arhivă prezentate se observă că toate navele flotei de război au fost andocate și reparate (distrugătoare, torpiloare, canoniere, puitoare de mine, submarine, remorchere, dragoare etc.), în ateliere, pe docul plutitor de 8.000 tone și cala de 1.000 tone lucrându-se zi și noapte cu cei 2.500 muncitori din care peste 500 erau detașați de la Galați și Turnu Severin. Pe lângă navele românești, 183 de andocări s-au făcut cu navele de război germane. Până în 1943, S. N. Constanța a fost condus de **Ing. Sever Popa**, care semnează toate listele de lucrări și de andocare prezentate.

Din Raportul prezentat lunar de directorul S. N. Constanța, Ing. H. Cusuta, către Consiliul de Miniștri, rezulta că în perioada (24 mai – 24 iunie) 1943 s-au reparat 14 nave ale Marinei Regale Române și 13 nave ale armatei germane iar pe docul plutitor s-au andocat 18 nave.

După cum rezultă din documentele cercetate și parțial anexate, războiul a impus și unele acțiuni de evacuare a stocurilor de materiale precum și a Arhivei S. N. Constanța, la începutul anului 1944.

Nr. deviz.	LUCRAREA	Valoarea	Nr. cont.	Observaţiuni
1852.	N.M.S. Mărăşti mont.a 2 tunuri pt. bombe.	172.936	80	
1853.	" Mărăşti modificarea a 2 platforme la comandă	14.000	81	
1854.	" Mărăşeşti modificarea a 2 platforme la comandă.	14.000	82	
2012.	" Delfinul ex.a dif.lucrări	12.370	83	
2058.	" Dumitrescu mont. lansatoa relor de bombe.	18.322	84	
2124.	" Mărăşti ex. a dif. lucrări	25.210	86	
2158.	" Vârtosul sudarea electrică a două nituri.	416	87	
265.	" Constanţa ex. lucrări rep. generală.	2.760.000	90	

Vase andocate pe exerciţiul 1939 - 1940

			Andocat.
1. Tancul M.A.M.	45.000	6	17.III.1939.-
2. N.M.S."Ghiculescu"	46.568	27	26.VIII.1939.-
3. " "Mărăşti"	69.365	31	23.IX.1939.-
4. " "Regina Maria"	135.108	38	28.X.1939.-
5. Vasul Tintă.	18.830	42	4.XI.1939.-
6. N.M.S."Mărăşeşti"	83.102	44	6.XI.1939.-
7. N.M.S."Mircea"	86.926	53	15.II.1940.-
8. " "Delfinul"	352.515	57	23.III.1940.-

ŞEFUL DIVIZIEI II-a
Inginer şef

EXECUTAT
LA DIRECŢIA JUD
CONSTAN

Nr. deviz.	LUCRAREA	Valoarea	Nr. cont.	Observaţiuni.
1601.	N.M.S. Durostor sud.unui cilindru de vinci.	1.027	585	
1631.	" Ferdinand mont.ţine lans. torpile.	275.274	733	
1664.	" Sborul ex. lucrări cu ocazia andocării.	74.549	734	
1694.	Vedt.Torpiloare calafătuirea punţilor	5.778	735	
1699.	N.M.S.Năluca turnarea compoz. la 4 segmenţi.	25.059	737	
1708.	Div. de Mare sudarea a 150 cadre-	1.630	738	
1716.	Bateria 276 a Pr. repararea unui electro-motor.	1.420	714	

Vase andocate pe exerciţiul 1940 - 1941-

1. N.M.S."Mărăşti"	192.000	11	Andocat 22.V.940
2. " "Constanţa"	360.960	15	" 13.VI.194(
3. " "Aurora"	23.430	16	" 8.VII.194(
4. " "Stihi Eugen"	49.000	17	" 10.VII.194(
5. Remorcherul " Vârtosul"	47.627	18	" 10.VII.194(
6. N.M.S."Dumitrescu"	61.000	19	" 18.VII.194(
7. Remorcherul "Stoicescu"	47.627	20	" 18.VII.194(
8. N.M.S."Delfinul"	23.260	25	" 30.VIII.940
9. " "Năluca"	44.901	26	" 31.VIII.940
10. Vedete Rapide	30.000	27	" 31.VIII.940
11. N.M.S." Lepri"	116.726	28	" 4.IX.1940
12. " "Delfinul"	388.790	29	" 10.IX.940
13. " "Mărăşeşti"	110.358	38	" 11.XI.940
14. 3 Vedete rapide	68.160	43	" 14.I.1941
15. N.M.S."Stihi Eugen"	252.288	44	" 20.I.1941
16. " "Năluca"	65.568	46	" 17.II.1941
17. " "Ghiculescu"	122.000	48	" 28.II.1941
18. " "Ghiculescu"	66.480	49	Cont.Cels de Salaj
19. " "Sborul"	52.000	50	Andocat 11.III.941

NOTA 1/. Andocat N.M.S. "Ferdinand" în contul S.N.G. la 25.XI.1940 cont Nr. 42, valoarea 897.000 lei.-

2/. Andocat N.M.S. " Murgescu" în contul S.N.G. la 11 Martie 194(emis contul Nr. 51, valoarea 152.000 lei.-

ŞEFUL DIVIZIEI II-a
Inginer şef

28

EXECUTAT
LA DIRECȚIA JUDEȚEANĂ
CONSTANȚA
A ARHIVELOR NAȚIONALE

TABLOU Nr 2

de vasele andocate în contul Diviziei de Mare Constanța dela 1 Martie - 31 Decemvrie 1941.-

Nr. crt.	VASUL	Data andocării	Nr. cont.	Valoarea
1.	Tanc Arieș	4 April.1941.	1	175.250.-
2.	N.M.S.Delfinul	10 " "	4	655.460.-
3.	Rem Stoicescu, Dor de Mare, 2 vedete rapide, 2 remorchere.-	8 Mai "	6	124.380.-
4.	N.M.S.Dumitrescu	21 Iunie "	13	81.120.-
5.	"N.M.S.Mărăști"	7 " "	14	82.240.-
6.	N.M.S. " Ghiculescu"	12 Iulie "	15	55.860.-
7.	N.M.S."Mărășești"	13 " "	16	219.000-
8.	Regele Carol I	1 " "	17	86.390.-
9.	N.M.S."Delfinul"	22 " "	18	64.500.-
10.	N.M.S."Regele Ferdinand"	24 " "	19	73.500.-
11.	N.M.S."Năluca"	26 " "	20	63.000.-
12.	N.M.S." Regina Maria"	28 " "	21	931.000.-
13.	N.M.S."Stihi Eugeniu"	19 August "	22	37.680.-
14.	Regele Carol I	20 " "	23	288.728.-
15.	N.M.S."Stihi Eugeniu"	31 " "	24	46.650.-
16.	Regele Carol I	1 Sept. "	25	363.428.-
17.	2 vedete rapide	16 " "	26	33.000.-
18.	" Durostor"	20 " "	27	62.241.-
19.	Dor de Mare și Vârtosu	17 " "	29	56.800.-
20.	N.M.S."Stihi Eugeniu"	17 " "	30	220.000.-
21.	N.M.S."Delfinul"	25 " "	31	148.000.-
22.	Rem Basarabia și Iutria	10 Oct. "	35	108.900.-
23.	N.M.S."Delfinul"	10 " "	36	178.770.-
24.	N.M.S."Năluca"	23 " "	37	31.500.-
25.	Rem Oltul	23 " "	49	53.775.-
26.	Dacia	26 " "	38	206.283.-
27.	Rem Forsch.	26 " "	39	50.550.-
28.	N.M.S."Regele Ferdinand I.	2 Nov. "	40	165.285.-
29.	N.M.S."Amiral Murgescu"	8 " "	41	79.860.-

./.

Nr. crt.	VASUL	data andocării	Nr. cont.	Valoarea
30.	N.M.S. " Delfinul"	10 Nov. 1941	42	53.220.-
31.	"Dacia"	19 " "	44	165.022.-
32.	N.M.S."Sborul"	27 " "	45	63.915.-
33.	N.M.S."Delfinul"	6 Dec. "	46	37.680.-
34.	N.M.S."Constanța"	9 " "	47	134.060.-
35.	N.M.S."Năluca"	15 " "	48	59.160.-
36.	N.M.S."Năluca"	27 " "	49	47.880.-
37.	N.M.S. " Smeul"	31 " "	51	49.080.-
38.	2 vedete rapide	17 Sept. "	34	233.880.-

NOTA 1/. Andocat la 20 Mai 1941 N.M.S."Ferdinand I". Emis contul Nr. 8, în valoare de 675.680.- în sarcina S.N.G.-

2/. Andocat la 15 Iunie 1941 N.M.S. " Regina Maria".- Emis contul Nr. 11, în valoare de 125.000.- în sarcina S.N.G.

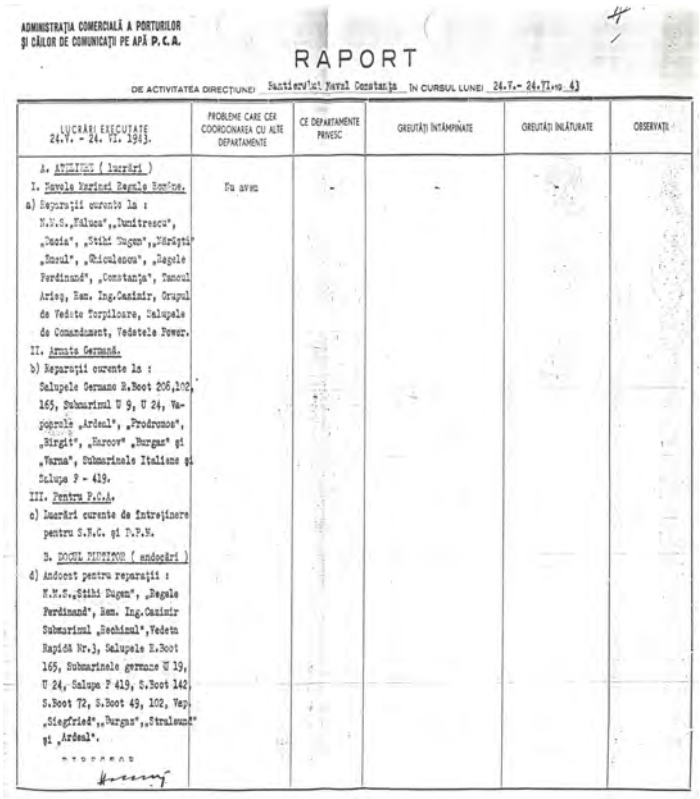
ȘEFUL DIVIZIEI II-a
Inginer sef

EXECUTAT
LA DIRECȚIA JUDEȚEANĂ
CONSTANȚA
A ARHIVELOR NAȚIONALE

Astfel, 31 de lăzi cu arhivă, numerotate, au fost predate cu proces verbal la data de 26 febr. 1944 la Strehaia, dar această arhivă nu a mai fost găsită deși s-a intervenit inclusiv la Arhivele Naționale București (autorul Monografiei a făcut intervenții oficiale în luna dec. 1996).

În anul 1944, atât noul Șantier Naval Constanța cât și Șantierul Vechi au suferit mari pagube materiale datorită bombardamentelor inamice. La noul S. N. Constanța, hala Mecanică care fusese terminată doar cu 2 ani în urmă și dotată cu mașini unelte de performanță, precum și cala de halaj, casa vinciurilor și magazia pentru cală, au fost aproape distruse. Mici distrugeri cauzate de bombardamente au suferit și hala de cazangerie, clădirea administrației, atelierul tâmplărie și magazia de materiale etc.

La Șantierul Vechi au fost degradate birourile și atelierele tâmplărie, dulgherie, turnătorie, fierărie, mecanică, mașini, cazangerie, modelărie, lăcătușerie etc. La toate aceste distrugeri se adaugă și blocarea bazinului cu navele scufundate în timpul războiului**. Valoarea obiectivelor proprietate a S. N. Constanța și starea tehnică a acestora, la data de 31-08-1944 sunt menționate în dosarul intitulat „Situația averii S. N. C.”** existent în arhiva șantierului (vezi 115d). Am anexat copia câtorva pagini din acest dosar. Dosarul datat 31 august 1944 cuprinde: borderou de piese scrise, situații de clădiri, obiecte, mașini, utilaje, materiale etc. Tot în acest dosar sunt atașate: planul portului Constanța, planul noului Șantier Naval Constanța (semnat de Subdirectorul General al P.C.A. București, **Ing. Gh. Rizescu**) și planul Șantierului Vechi.



ADMINISTRAȚIA COMERCIALĂ A PORTURILOR
ȘI CĂILOR DE COMUNICAȚII PE APĂ P.C.A.

RAPORT

DE ACTIVITATEA DIRECȚIUNEI Șantierului Naval Constanța ÎN CURSUL LUNEI 24.V.- 24.VI.1943

LUCRĂRI EXECUTATE 24.V. - 24. VI. 1943.	PROBLEME CARE CER COORDONAREA CU ALTE DEPARTAMENTE	CE DEPARTAMENTE PRIVESC	GREUTĂȚI ÎNTÂMPINATE	GREUTĂȚI ÎNLĂTURATE	OBSERVAȚII
A. ATELIERE (lucrări) I. Navele Marinei Regale Române. a) Reparații curente la : N.M.R.„Mircea", „Dumitrescu", „Dacia", „Ștefan Cel Mare", „Mărășești" „Soveja", „Chiciura", „Regele Ferdinand", „Constanța", Tancul Arieș, Rem. Ing.Casimir, Grupul de Vedete Torpiloare, Șalupele de Comandament, Vedetele Power. II. Armata Germană. b) Reparații curente la : Șalupele Germane B.Boot 206,102, 165, Submarinul U 9, U 24, Vaporul „Ardeal", „Prodromos", „Birgit", „Narcov" „Burgas" și „Varna", Submarinele Italiene și Șalupa P - 419. III. Pentru P.C.A. c) Lucrări curente de întreținere pentru S.N.C. și D.P.N. B. DOCUL PLUTITOR (andocări) d) Andocat pentru reparații : N.M.R.„Ștefan Cel Mare", „Regele Ferdinand", Rem. Ing.Casimir Submarinul „Rechinul", Vedeta Rapidă Nr.3, Șalupele B.Boot 165, Submarinele germane U 19, U 24, Șalupa P 419, S.Boot 142, S.Boot 72, S.Boot 49, 102, Vap. „Siegfried", „Burgas", „Strulesum" și „Ardeal".	Nu avem	-	-	-	

Submarin german pe cala de 1.000 tone, în anul 1943.

Submarine germane pe docul plutitor de 8.000 tone, în anul 1943

Valoarea totală a șantierului la 31.08.1944 era de 1.534.503.857 lei în care pe lângă clădiri, ateliere, mașini, instalații, scule și materialele din stoc, sunt menționate și terenurile în proprietate (12,6 ha la noul Șantier Naval Constanța și 2,1 ha la Șantierul Vechi), în valoare de 147 milioane lei. Docul plutitor de 8.000 tone a fost evaluat la 400 milioane lei iar cala de halaj, 50 milioane lei.

După război, s-a trecut imediat la repararea clădirilor și instalațiilor grav avariate, cele mai mari distrugeri fiind înregistrate la secția Mecanică și cala de halaj.

Conform documentelor de arhivă (Dosar nr. 12, fond D.N.M. Arhivele Naționale Constanța și „Situația averii S. N. C." la data de 31.08.1944) rezultă că S. N. Constanța a fost grav avariat de bombardamentul din 20 aug. 1944. Atunci câteva bombe au lovit în plin secția Mecanică și cala de halaj, provocând distrugerea acestora, avarierea ușoară a celorlalte ateliere și construcții anexe, precum și scufundări de nave ce se aflau în bazinul docului plutitor și lângă cală. La secția Mecanică, documentele consemnează avariile:

- arderea completă a acoperișului și distrugerea șarpantei metalice a acestuia;
- deplasări la zidărie și cornișe;
- avarii la scheletul ferestrelor metalice și spargerea tuturor geamurilor de la luminatoare și ferestre (vezi fotografia anexată);
- distrugerea în mare parte a instalațiilor mecanice și electrice, avarierea strungurilor mari, a atelierului de reparat scule, distribuția de scule și birourile;
- arderea completă a pardoselei de pavele de lemn ce erau rostuite cu bitum.

Lucrările de refacere a construcției Secției Mecanice au fost începute de S. N. Constanța la începutul anului 1945, pe baza aprobării Administrației Comerciale a P.C.A. nr. 13444/1944. În programul de refacere pe 1945/1946, Ministerul de Finanțe a aprobat o sumă de 100 milioane lei, reprezentând o evaluare sumară a lucrărilor de construcții la hala mecanică. La data de 2 ian. 1946 (vezi procesul verbal anexat), inginerul N. Arsene și subinginerul V. Stănescu, delegați ai S. N. Constanța, au predat inginerului Lucian Popovici, delegat din partea D.N.M. Constanța, o parte din lucrările de refacere (partea de construcții) a Secției Mecanice. În final, refacerea completă a halei mecanice a costat 568 milioane lei (vezi 118d). Acest credit a fost solicitat la Administrația Comercială a P.C.A. București cu scrisoarea nr. 2538/20 mart. 1946 și aprobat de Ministerul Comunicațiilor cu Ordinul nr. 17164/28 iun. 1947, plata făcându-se astfel: 168 milioane lei din Programul Minimal de Refaceri în Porturi, aprobat de Ministerul de Finanțe cu nr. 190656/1945 și 400 milioane lei din Planul de Investiții și Refaceri P.C.A. pe 1946/1947.

Pentru repararea mașinilor unelte mari, avariate în urma bombardamentului aerian din 20 aug. 1944, Ministerul Comunicațiilor și Lucrărilor Publice, cu Ord. nr. 18050/28 mai 1946, a aprobat devizele în valoare totală de 24.171.200 lei, plata făcându-se din Programul Minimal pentru Direcțiunea S. N. Constanța pe exercițiul 1945/1946.

La cala de halaj, bombele au distrus platforma (planul înclinat) și au ars platelajul și săniile de la uscat, avariind totodată și casa vinciurilor cu instalațiile mecanice și electrice de manevră. Platelajul de sub apă a fost de asemenea distrus de bombe și de navele scufundate deasupra calei. Devizul întocmit pentru deblocarea și repararea calei s-a ridicat la suma de 5.500.000 lei iar pentru refacerea casei vinciurilor și a instalației de ridicare, la 9.456.000 lei. În paralel cu lucrările de refacere și repunere în funcțiune a instalațiilor și clădirilor ce suferiseră avarii,

precum și eliberarea bazinului de navele scufundate, șantierul a continuat execuția în regie a lucrărilor la clădirea atelierelor de lăcătușerie, sculărie și electrică. Pentru terminarea construcției acestor ateliere, la data de 19 mart. 1945, S. N. Constanța a întocmit un deviz în valoare de 17.928.000 lei, care a fost aprobat de P.C.A. cu Ordinul 2892/1945. Datorită măririi continue a prețurilor, fenomen apărut imediat după război, creditul necesar solicitat în final pentru terminarea și punerea în funcțiune a acestor ateliere s-a ridicat la suma de 21.818.000 lei.

2.8. PRELUAREA ȘANTIERULUI NAVAL CONSTANȚA DE SOCIETATEA MIXTĂ DE NAVIGAȚIE SOVIETO-ROMÂNĂ „SOVROMTRANSPORT" ȘI „SOVROMNAVAL" (1 OCT. 1945 – 1 OCT. 1954)

În conformitate cu **Legea nr. 616/1945** publicată în Monitorul Oficial (partea I-a) nr. 172 din 1 aug. 1945 s-a înființat Societatea mixtă Sovieto-Română de Navigație „**Sovromtransport**", care începând cu data de 1 oct. 1945 a preluat și **S. N. Constanța** (odată cu toate șantierele navale din țară), instituindu-se controlul sovietic total asupra activității de reparații și construcții de nave din România. Prin Decizia Ministerului Comunicațiilor și Lucrărilor Publice nr. 33056 din 31 oct. 1945 publicată în Monitorul Oficial (partea I-a) nr. 256 din 8 noiembrie 1945, la data de 1 oct. 1945, personalul S. N. Constanța a fost detașat de la Direcția Generală a P.C.A., la „Sovromtransport", șantierul luând denumirea de **Șantierul Naval „Sovromtransport" Constanța.** Anexez pagini din Monitoarele Oficiale nr. 172 și 256 din 1945, cuprinzând textul Legii nr. 616/1945 privind înființarea Societății mixte „Sovromtransport", respectiv lista cu personalul S. N. Constanța detașat la data de 1 octombrie 1945 la Societatea de Navigație Sovieto-Română „Sovromtransport" Constanța (vezi 120d, 121d). Conform datelor publicate în Monitorul Oficial nr. 256/8 noiembrie 1945, de la S. N. Constanța au fost detașate la „Sovromtransport" 133 persoane din care 3 ingineri, 3 subingineri, 2 șefi de atelier, 10 maiștri de atelier, 9 ajutori de maiștri, 4 desenatori, 3 translatori, 2 șefi de birou, 1 ofițer maritim, 2 șefi de echipaj precum și magazioneri, dactilografe, mecanici, electricieni,marinari,etc. Din lista detașaților reținem o serie de oameni de bază ai șantierului din perioada 1945 – 1970 precum: Cocias Radu, comandantul docului plutitor de 8.000 tone, Popa Pavel, Megas Vladimir, Anghel Petre, Petrescu Teodor, Teodorescu Damian, Spiridon Ion, Petre Stefan etc., tehnicieni, Rosca C-tin, Jelescu Ion, Popa C-tin, Moraru Mihail, Lungeanu Ștefan, Petrescu D-tru, Tudorașcu Marin (care mai târziu va fi Șeful Secției Tâmplărie și timp de 2 ani Director Adjunct), Belciug Oprea, Bălăceanu Aurel, Maraloiu D-tru, Petrișor Gh., Cuzmin Ion etc., maiștri, Butiuc Victor (livrări), Sosoi Ion și Ionescu Nicolae (aprovizionare), Dinu Anastase (organizare, salarizare), David Leonard (C.T.C.) etc. Șefi de Birou sau Servicii, Mărculescu (Chiru) Maria, Totti Anton, C. Vasiliu, Rosu Ion etc., contabili, Bardas Marin – casier și alții.

Fig. 120d. Extrase din Legea nr. 616/1945, publicată în M.O. nr. 172/1 aug. 1945 (partea I-a), pentru înființarea Societății „Sovromtransport” și antetul S.N. Constanța sub conducerea „Sovromtransport” (SRT) în perioada 1 oct. 1945 – 1 oct. 1954.

Fig. 121d. Extras din Decizia nr. 33.056/31 oct. 1945 a Ministerului Comunicaţiilor şi Lucrurilor Publice, prin care personalul S.N. Constanţa era detaşat la „Sovromtransport”. Decizia a fost publicată în M.O. nr. 256/8 noiembrie 1945.

ROMANIA

MINISTERUL LUCRARILOR PUBLICE SI AL COMUNICATIILOR
ADMINISTRATIA COMERCIALĂ A PORTURILOR ŞI CĂILOR DE COMUNICAŢIE PE APĂ
DIRECŢIA ŞANTIERULUI NAVAL — CONSTANŢA

Adresa telegrafică: SENECA — CONSTANŢA

Nr. 1618 * 17 SEP. 1946

D-l

Lemnaru D. Alexandru
Şef de secţie

LOCO

In conformitate cu Legea Nr. 616, pentru Înfiinţarea Societăţii Sovieto-Română de Navigaţie „SOVROMTRANSPORT”, publicată în Monitorul Oficial Nr. 172 din 1 August 1945, care cu data de 1 Octombrie 1945, a preluat Şantierul Naval Constanţa şi conform Deciziei Ministerului Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice Nr. 33056 din 1945, publicată în Monitorul Oficial Nr. 256 din 8 Noemb. 1945, transmisă cu ord. Direcţiunei Generale P. C. A. Nr. 8244/945, înreg. la S. R. T. Constanţa sub Nr. 1663/945, vi se face cunoscut că pe data de 1 Octombrie 1945, sunteţi detaşat la Societatea de Navigaţie Sovieto-Română „SOVROMTRANSPORT” Constanţa.

Dela această dată plata salarielui vi se face d-v. către Direcţia Şantierului Naval „SOVROMTRANSPORT” Constanţa.

LICHIDATOR S.N.C.

Şeful Serviciului
Secretariatul Personal.

Fig. 122d. Comunicarea de detaşare la „Sovromtransport” a şefului Secţiei cazangerie, Sing. Lemnaru D. Alex.

Cuget Liber

Şantierul Naval

Una dintre întreprinderile de bază ale JUDEŢULUI CONSTANŢA

Cu braţele şi priceperea lor, peste 1300 de muncitori şi 200 de ucenici a ridicat producţia cu 172%

Repararea vaporului Orel, o lucrare de mari proporţii

Fig. 123d. Articol publicat de ziarul „Cuget Liber” despre activitatea S.N. Constanţa la 31 aug. 1946.

De asemeni, în lista detașaților sunt menționați și inginerii Șefi de Secție ca: Anghelescu D-tru (mai târziu Șef Serviciu Plan la M.I.C.M., Direcția Generală de Material Rulant și Construcții Navale), Ivanov Gh., Șeful Secției Navale (care a avut un sfârșit tragic ca urmare a accidentului suferit prin prinderea hainelor largi la mașina radială de găurit table navale, fiind practic antrenat în rotație de burghiu, lovit și sfârtecat), Gromico Victor, Șeful secției Mecanice precum și subinginerii: Lemnaru Alexandru, Stirbu Alexandru și Stănescu Victor. În aceeași decizie de detașare la „Sovromtransport", după prezentarea personalului S. N. Constanța, este menționat în continuare și personalul detașat de la Șantierul Naval Turnu Severin. Am anexat parțial și lista de la acest șantier, având în vedere că unii din acești detașați s-au transferat în anii următori la S. N. Constanța, ocupând aici funcții de răspundere, precum inginerul Plopeanu Vasile (Șef secție Mecanică, Șef Serviciu Tehnic și Ing. Șef în perioada 1954 – 1960), Abagiu Petre (Șef secție Navală în perioada 1951 – 1956) și Dumitrescu Stefan (Șef secție Mecanică în perioada 1951 – 1954 și apoi dispecer la Serviciu Producție).

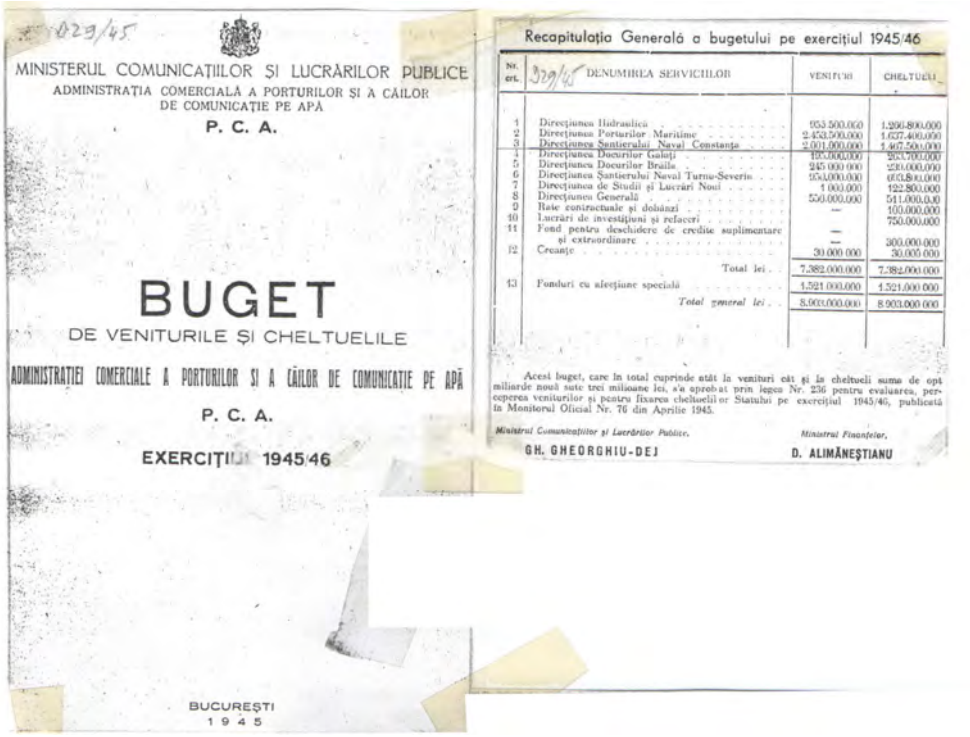
2.8.1. Conducerea Șantierului Naval Sovromtransport/Sovromnaval Constanța

Conform documentelor existente în Arhiva S. N. Constanța, în anul 1945, după ce conducerea șantierului a fost asigurată în succesiune de directorii români H. Cusuta, Popa Sever și Lungu Dumitru, **la data de 25 dec. 1945**, în baza Legii 616/1945 de înființare a Societății „Sovromtransport", **a fost instalat directorul sovietic V. Salamatin** (vezi 51f, 53f)**.** Lista directorilor sovietici, în cei 9 ani de subordonare a S. N. Constanța la „Sovromtransport" este destul de lungă. Dar iată cum apar aceștia în evidența pe ani, după actele semnate (corespondențe, ordine de serviciu, referate etc.): Salamatin (1945 – 1947), Cornilov și Smirnov (1948 – 1949), Papichian (1950 – 1951), Jideaev și Filimonov în 1951, Jideaev (1952 – 1953), Jideaev și Stepanov în 1954 până la data de 1 oct., când **„Sovromnaval**" (Societatea Sovieto-Română de Construcții și Reparații Navale, de care aparținea și S. N. Constanța începând din anul 1952) și-a încetat activitatea. Se observă că perioadele cele mai lungi de conducere a șantierului le-au avut directorii Salamatin și Jideaev. Prin conținutul ordinelor de serviciu și a dispozițiilor date pentru întărirea ordinei și disciplinei în șantier, organizarea și specializarea compartimentelor funcționale, stimularea activității de inovații și raționalizări în producție, premierea pentru realizarea reparațiilor la nave în termen s-a remarcat **directorul Jideaev** (vezi documentele anexate: 124d, 128d, 130d) din care rezultă, printre altele, că în 1953 a încercat să construiască și o turnătorie în șantier.

În perioada „Sovromtransport" și „Sovromnaval", structura conducerii șantierului cuprindea un Director sovietic, 2 Subdirectori români (unul cu probleme de muncă și salarii și al 2-lea cu sarcini de administrație), un Contabil șef (român sau

sovietic) și un Inginer Șef român. La început (1945 – 1946) funcția de Subdirector a avut-o ing. Popa Sever, după care au urmat ca Subdirectori administrativi G. Teodorescu (1946 – 1950), G. Dinca (1951 – 1953), I. Pisica și D. Atanasiu în 1954 iar ca Subdirectori cu problemele de muncă și salarii: C. Botezatu în 1951 și M. Rădulescu (1951 – 1954). Funcția de Ing. Șef au deținut-o ing. A. Kreissl (1948 – 1949), ing. N. Antonescu (1950 – 1951) și **ing. B. Zaicenco (1951 – 1954)**. În funcția de Contabil Șef documentele menționează pe C. Măciucă în 1945, G. Teodorescu (1951 – 1952) și Golubov (1953 – 1954). Până în anul 1950, de regulă secțiile Mecanică, Electrică și Mecanic Șef au fost conduse de ingineri sovietici (Cornilov, Protenco, Truschin și alții) iar secțiile de Construcții Navale și Tâmplărie, de români (Ing. B. Zaicenco – Șeful secției Navale în perioada 1946 – 1949 și M. Tudorașcu – Șeful secției Tâmplărie în perioada (1949 – 1954).

După 1950, când conducerea a fost preluată de directorii Papichian și Jideaev, se extind o serie de servicii și compartimente funcționale și se întăresc conducerile de ateliere.



MINISTERUL COMUNICAȚIILOR ȘI LUCRĂRILOR PUBLICE
ADMINISTRAȚIA COMERCIALĂ A PORTURILOR ȘI A CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ
P. C. A.

BUGET
DE VENITURILE ȘI CHELTUELILE
ADMINISTRAȚIEI COMERCIALE A PORTURILOR ȘI A CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ
P. C. A.
EXERCIȚIUL 1945/46

BUCUREȘTI
1 9 4 5

Recapitulația Generală a bugetului pe exercițiul 1945/46

Nr. crt.	DENUMIREA SERVICIILOR	VENITURI	CHELTUELI
1	Direcțiunea Hidraulica	953.500.000	1.290.800.000
2	Direcțiunea Porturilor Maritime	2.453.500.000	1.637.400.000
3	Direcțiunea Șantierului Naval Constanța	2.001.000.000	1.407.500.000
4	Direcțiunea Docurilor Galați	195.000.000	264.700.000
5	Direcțiunea Docurilor Brăila	245.000.000	220.000.000
6	Direcțiunea Șantierului Naval Turnu-Severin	154.000.000	603.800.000
7	Direcțiunea de Studii și Lucrări Noui	1.000.000	122.800.000
8	Direcțiunea Generală	550.000.000	511.000.000
9	Rate contractuale și dobânzi	—	100.000.000
10	Lucrări de investițiuni și refacerî		750.000.000
11	Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare	—	300.000.000
12	Creanțe	30.000.000	30.000.000
	Total lei	7.382.000.000	7.382.000.000
13	Fonduri cu afectțiune specială	1.521.000.000	1.521.000.000
	Total general lei	8.903.000.000	8.903.000.000

Acest buget, care în total cuprinde stât în venituri cât și în cheltueli suma de opt miliarde nouă sute trei milioane lei, s'a aprobat prin legea Nr. 236 pentru evaluarea, percepera veniturilor și pentru fixarea cheltuelilor Statului pe exercițiul 1945/46, publicată în Monitorul Oficial Nr. 76 din Aprilie 1945.

Ministrul Comunicațiilor și Lucrărilor Publice. GH. GHEORGHIU-DEJ

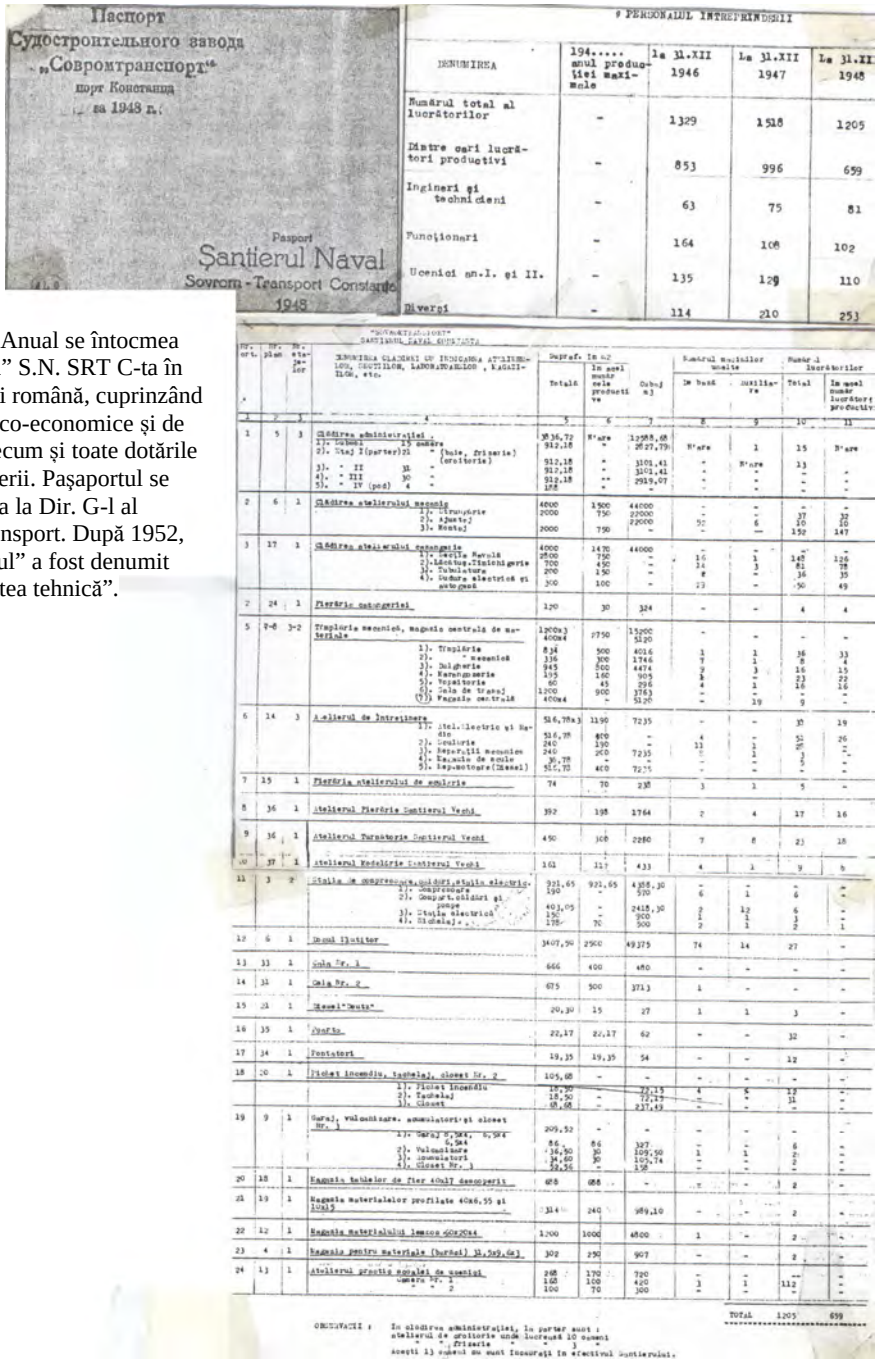
Ministrul Finanțelor, D. ALIMĂNEȘTIANU

Fig. 124d. Extras din bugetul de venituri și cheltuieli
al Administrației Comerciale PCA București pe exercițiul 1945 – 1946
(din Dosarul nr. 29/1945, fond DNM, Arh. Nat. Constanța).

Fig. 51f. Foto din 1946 la S.N. Constanța. Directorul sovietic V. Salamatin, la masă cu echipajul unei nave sovietice aflată la reparații. Pe peretele din spatele directorului, se vede tabloul lui Stalin încadrat de tablourile Regelui Mihai și al Reginei mamă.

Fig. 52f. Foto din 1946. Tancul petrolier de 8.000 tdw „Iosif Stalin”, în reparație pe docul plutitor de 8.000 t. Reparația a durat 15 luni (din luna mai 1945 până în luna iulie 1946). În fața docului, o adunare cu muncitorii și echipajul navei.

Fig. 53f. Foto din anul 1946. Directorul sovietic V. Salamatin (în centru, în costum), împreună cu personalul tehnic din șantier lângă docul plutitor de 8.000 t. Pot fi recunoscuți de la stânga la dreapta următorii tehnicieni la acea vreme: sus: Spiridon Ion, Megas Vladimir și jos: Teodorescu Damian, Popa Pavel și Tita Gh. (viitor Ing. Șef în 1960).


Паспорт
Судостроительного завода
„Совромтранспорт"
порт Констанца
за 1948 г.

Pasport
Șantierul Naval
Sovrom - Transport Constanța
1948

§ PERSONALUL ÎNTREPRINDERII

DENUMIREA	194..... anul producției maxime	La 31.XII 1946	La 31.XII 1947	La 31.XII 1948
Numărul total al lucrătorilor	-	1329	1518	1205
Dintre cari lucrători productivi	-	853	996	699
Ingineri și tehnicieni	-	63	75	81
Funcționari	-	164	108	102
Ucenici sn.I. și II.	-	135	129	110
Diverși	-	114	210	253

Fig. 126d. Anual se întocmea „Pașaportul" S.N. SRT C-ta în limbile rusă și română, cuprinzând datele tehnico-economice și de producție precum și toate dotările întreprinderii. Pașaportul se trimitea la Dir. G-l al „Sovromtransport. După 1952, „Pașaportul" a fost denumit „Cartea tehnică".

Fig. 125d. Pagini (I), extrase din „Pașaportul" Șantierului Naval Sovrom-Transport Constanța din 1948.

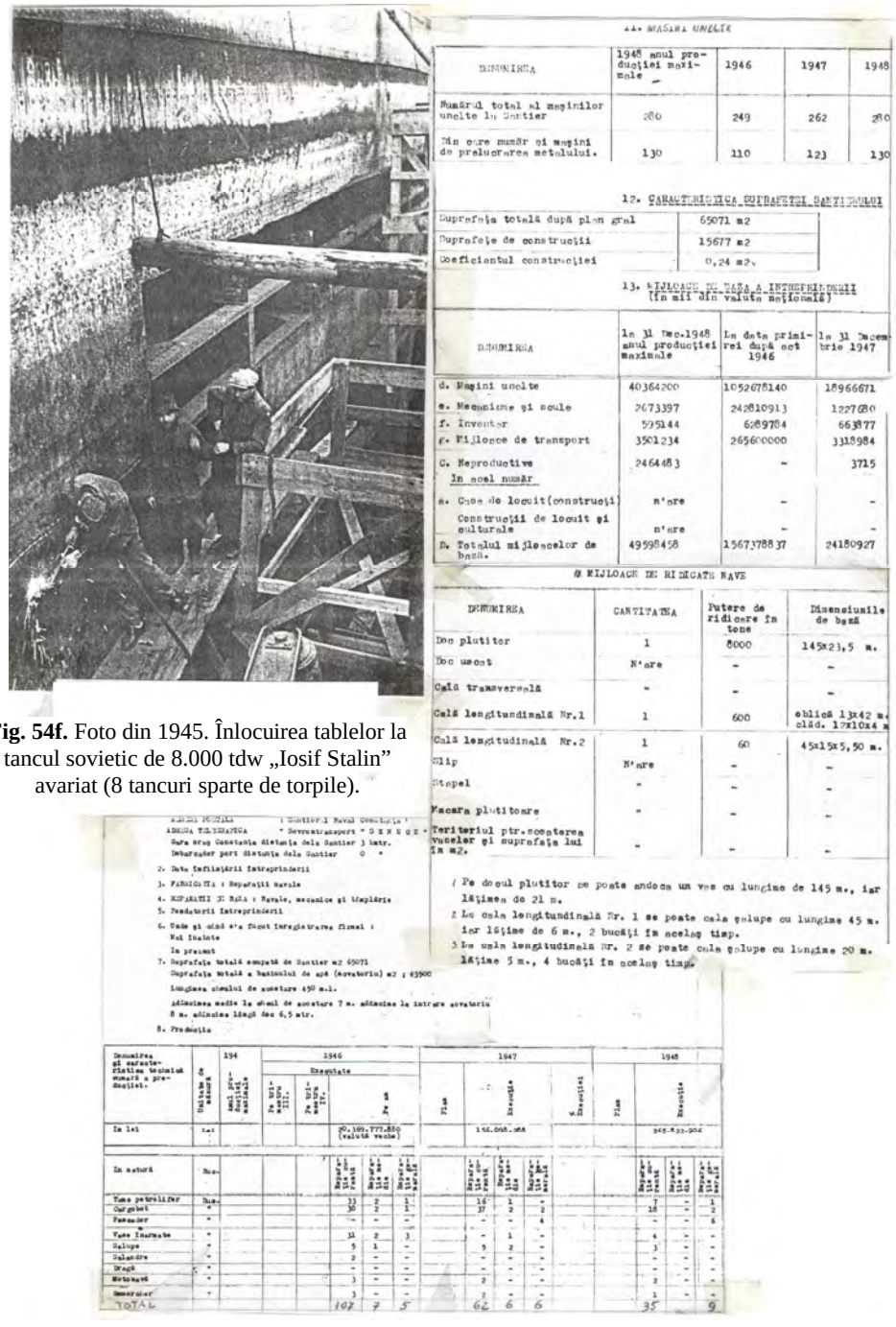


Fig. 54f. Foto din 1945. Înlocuirea tablelor la tancul sovietic de 8.000 tdw „Iosif Stalin” avariat (8 tancuri sparte de torpile).

Pagini (II) extrase din „Pașaportul” S.N. SRT Constanța din anul 1948.

Pentru deținerea controlului total asupra activității șantierului, se numesc Șefi ai Serviciului de Fabricație (Producție) inginerii sovietici Pimenov (1950 – 1952) și Stepanov (1953 – 1954), acesta din urmă fiind și ultimul director sovietic în luna sept. 1954. În funcția de Șef al Serviciului Planificare a fost numit inginerul sovietic Samohvalov iar Prorab (Dispecer) Șef a fost numit I. Cuzmin (român, maistru din șantier), omul de încredere al conducerii sovietice.

Prin Decizia nr. 96/26 febr. 1951 se înființează în șantier Colectivul de Invenții și Inovații, condus de Inginerul Șef N. Antonescu, stabilindu-se niveluri diferențiate ale recompenselor pentru invenții, inovații, perfecționări tehnice și raționalizări.

Prin Ordinul de Serviciu nr. 253/26.06.1951, semnat de directorul Jideaev, se înființează **Serviciul Tehnic** cu următoarea structură și conducere:

- Șef Serviciu Tehnic, ing. A. Kreissl având în subordinea sa:
- Șef Secție Studii și Proiecte, ing. P. Trunov;
- Șef Secție Tehnologie, Constantinescu Sava;
- Șef Secție Pregătirea Lucrului, V. Butiuc;
- Șef Secție Invenții, Inovații, Raționalizări și Standarde, A. Constantinescu.

În perioada (1950 – 1954) restul serviciilor, secțiilor și atelierelor au fost conduse după cum urmează:

- Șef Serv. Aprovizionare, Ionescu Nicolae (1950 – 1954), un excelent și eficient lucrător de aprovizionare în toată cariera, dar poreclit pentru „gura” sa și cunoscut în șantier, până la pensionare în anii 70, sub „numele” de Ionescu Balamuc!;
- Șef Serv. Muncă și Salarii, ing. Dorin Trocan;
- Șef Serv. Mecanic Șef, I. Moise;
- Șef Serv. Investiții, ing. A. Butaliu;
- Șef Secție Mecanică, Ing. V. Plopeanu, St. Dumitrescu și ing. C. Bozea;
- Șef Secție Navală, sing. Lemnaru (1950), sing. Brondello Fr. (1951) și P. Abagiu (1951 – 1956);
- Șef Secție Electrică, V. Protenco (1951) și Azamcevschi (1952 – 1954);
- Șef (Comandant) doc plutitor de 8.000 tone și cală, Radu Cociasu (1938 – 1954) și în continuare până la pensionare în 1965 (remarcat ca om și profesionist desăvârșit);
- Șef Serv. Tehnic, ing. A. Kreissl (1950 – 1951) și ing. V. Plopeanu (1952 – 1954);
- Șef Serv. Studii și Proiecte, V. Megas (1950 – 1951) și ing. P. Trunov (1951 – 1954);
- Șef Serv. C.T.C., ing. B. Zaicenco (1950 – 1951) și David Leonard (1952 – 1954);
- Șef „Șantierul Vechi” (forja și turnătoria), ing. Gh. Paraschiv (1951 – 1953);
- Șef Serv. Personal, D. Landopol (1950 – 1952) și M. Albici (1953 – 1954);
- Director Școala Profesională S.N.C.-S.R.T, I. Butiuc (1951 – 1954), continuând până în 1963.

Ca Șefi de Atelier, în 1951 erau următorii: Popa Pavel (mecanică), mai târziu până la pensionare în anii 70, un tehnolog mecanic specialist de înaltă clasă), Maraloiu D-tru (aramărie), Maxim Simion (turnătorie – „Șantierul Vechi"), Rosca C-tin (Cazangerie), Jelescu Ion (Lăcătușerie), Naghi Rudolf (Întreținere), Anastasiu D-tru (Sculărie), Petrescu D-tru (Electrică), Ungureanu D-tru (Electrică, întreținere), Cartacai Manole (marangozerie), Toma Gh. (Dulgherie), Limbidi Tănase (Vopsitorie), Boicenco F. (Zidărie), Dumitriu Mircea (modelărie). Maiștrii principalelor secții de producție erau: Petala Grigore, Stoicovici Ion (un specialist cu multă experiență) și Lungeanu Stefan, la Secția Mecanică, Mutulica Gh., Malcev Zaharia, Popa Gh. și Ponta Ion la Secția Navală, Benea Cristea la Secția Electrică, Petrisor Ion la cala de halaj. La Serviciul C.T.C. erau următorii maiștri controlori: David Leonard, Trandafir Gh., Munteanu Ion, Poplavschi Victor, Mereuta Ion, Sufragiu Gh., Crisbaseanu Ion, Penea Tudor.

Documentele existente în Arhiva S. N. Constanța arată că în perioada 1948 – 1954, prin deciziile date de conducerea sovietică, s-au făcut foarte multe inventare ale patrimoniului șantierului iar în **fiecare an se întocmea**, **în limbile rusă și română, un „pașaport" cu datele tehnico-economice și de producție, precum și toate dotările întreprinderii.** Aceste date se trimiteau anual la Direcția Generală „Sovromtransport" și ulterior la „Sovromnaval" București (după 1952 denumirea de „pașaport" a fost schimbată în „Cartea tehnică a întreprinderii"). Am anexat doar câteva pagini cu unele date statistice extrase din „pașaportul întreprinderii" din anul 1948 (vezi 125d, existent în arhiva S. N. Constanța din anii 1948 – 1954).

În perioada 1945 – 1954, operațiile financiare s-au derulat prin banca „Sovrombanc" care a avut filială și la Constanța (vezi scrisoarea anexată nr. 3758/19 mart. 1954). Din 1950, S.N.-S.R.T. Constanța a trecut în subordinea Ministerului Metalurgiei și Industriei Chimice – Direcțiunea Centrală S.R.T. București. Șantierul avea ca obiect reparațiile de nave și era încadrat în gradul II de organizare. În 1953 denumirea șantierului era „Șantierul Maritim „Sovromnaval" Constanța" iar după 1954 până în 1962 „Șantierul Naval Maritim Constanța".

2.8.2. Activitatea de producție a S.N. SRT/SRN Constanța în perioada 1945 – 1954

Din relatarea lucrătorilor șantierului, martori la evenimente, în noaptea de 25 august 1944, o patrulă a armatei sovietice a ocupat S. N. Constanța și a pus santinele de pază la docul plutitor de 8.000 tone. În portul Constanța s-a instalat Comandamentul Naval Sovietic. După verificarea minuțioasă a docului plutitor s-a trecut la andocarea și repararea navelor avariate de război. În prima noapte s-a făcut proba de andocare cu o canonieră sovietică, după care s-a trecut la reparația pe doc a navelor mari (majoritatea sovietice). Astfel, din luna decembrie 1944 și până în

aprilie 1945, s-a reparat tancul petrolier sovietic de 8.000 tdw „Kremlin" (vezi 56f) după care timp de o lună a fost andocat distrugătorul „Regele Ferdinand" (vezi 57f) grav avariat de bombardament. Timp de 15 luni, din mai 1945 şi până în iulie 1946, a fost andocat şi reparat tancul petrolier sovietic de 8.000 tdw „Stalin" (vezi 54f, 55f), foarte grav avariat la corp (8 tancuri sparte de torpile).

În continuare, conform Jurnalului de evidenţă a navelor andocate, s-au reparat navele „Orel" şi tancul „Moscova", precum şi o serie de pescadoare sovietice (R.T.-9, 11, 28, 31, 35, 36, 38, 74, 78, 79 etc.).

Din paginile anexate, extrase din „Paşaportul S. N. Constanţa" întocmit în anul 1948, rezultă că în anii 1946 – 1948 şantierul a făcut reparaţii generale (capitale) la 20 de nave, reparaţii medii la 13 nave şi reparaţii curente la 204 nave. Tipurile de nave reparate au fost: 61 petroliere, 94 cargouri, 10 pescadoare, 41 nave militare, 16 şalupe, 2 şalande, 7 motonave şi 6 remorchere. Valoarea reparaţiilor executate în 1946 a fost de 20,4 miliarde lei (valută veche), în 1947 de 156 milioane lei şi în 1948 de 266 milioane lei. Am anexat extrase din ziarul constănţean „Cuget Liber" care în numerele din 31 aug. 1946 şi 21 ian.1947 relatau despre activitatea S. N. Constanţa.

În 1949 s-au făcut reparaţii la docul plutitor de 8.000 tone, s-a reconstruit cala pentru nave de 300 – 400 tone, tabloul de distribuţie a energiei electrice şi s-au completat unele instalaţii din şantier, valoarea totală a investiţiei fiind de 41.776.000 lei.

În raportul către Sovromtransport Bucureşti, la data de 08.01.1951, directorul sovietic Ing. G. Papichian comunica producţia realizată de şantier în anul 1950 şi anume: reparaţia navelor de pescuit RT-9 şi ET-11, „Orel", „Dr. Sturdza", tancul de beton „Emba", „Transilvania", „Sborul", „Zmeul", „Mărăşti", remorcherele „F. Sârbu" şi „ I. C. Frimu", „Sardex 1", „Sardex 2" şi „Oituz"; repararea unui ax motor al Uzinei Port (D.N.M.) şi 2 axe motor pentru C.F.R. Paşcani; întreţinerea şi repararea instalaţiilor şi maşinilor unelte din şantier; diverse.

Din bilanţul anului 1951 rezultă că în acel an s-au realizat următoarele: reparaţia navelor „Ardeal", tancul „Terek", „Rion" (tanc din beton armat), „Fr. Engels", „Berezina", „Sulina", „Transilvania", RT-74, D-21 şi Şalandul nr. 3; confecţionarea pentru S. N. Galaţi, 18 pompe S-200 şi pentru S. N. Brăila, 6 pompe S-200; reparaţia maşinilor unelte şi a podurilor rulante din şantier; diverse.

În perioada 1952 – 1954 s-au executat reparaţii la navele: „Midia", „Sulina", „Constanţa", „Mangalia", „Ardeal", tancul „Moscova" şi comenzi speciale.

Documentele anexate arată modul de stimulare a personalului şantierului pentru terminarea lucrărilor şi lansarea de pe doc a navei „Ardeal", predarea pescadorului RT-78 până pe data de 31.03.1951, pregătirea probelor de mare la nava „Orel" pentru data de 05.03.1951 (ordinul de serviciu nr. 104/1-03-1951 scris în limba rusă!), reparaţia motoarelor principale la tancul „Moscova" (1954) etc.

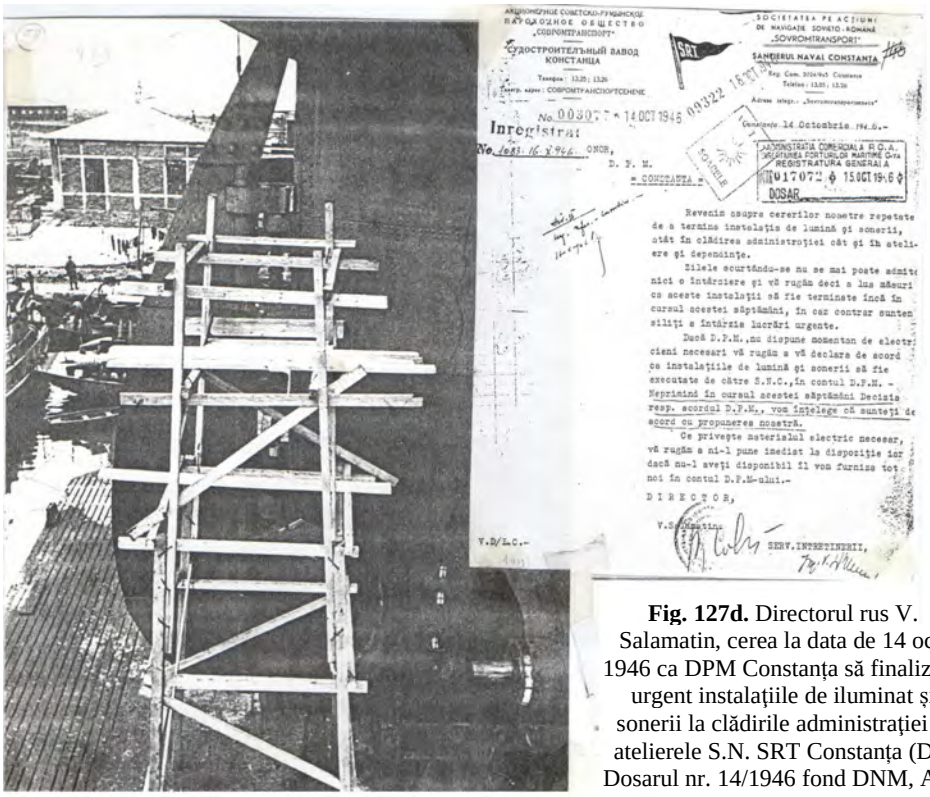


Fig. 127d. Directorul rus V. Salamatin, cerea la data de 14 oct. 1946 ca DPM Constanța să finalizeze urgent instalațiile de iluminat și sonerii la clădirile administrației și atelierele S.N. SRT Constanța (Din Dosarul nr. 14/1946 fond DNM, Arh. Nat. C-ta).

Fig. 55f. Foto din 1 dec. 1945: Reparațiile la cârma și liniile axiale la tancul „Iosif Stalin” andocat pe docul plutitor de 8.000 t.

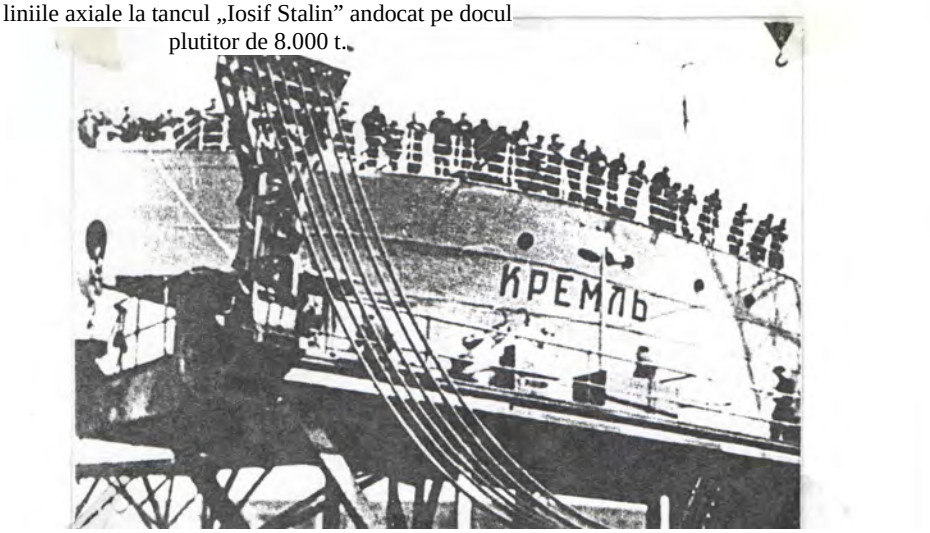


Fig. 56f. Reparația pe docul plutitor de 8.000 t a tancului petrolier sovietic „Kremlin” de 8.000 tdw. Reparația pe doc a durat din luna dec. 1944 și până în luna apr. 1945.

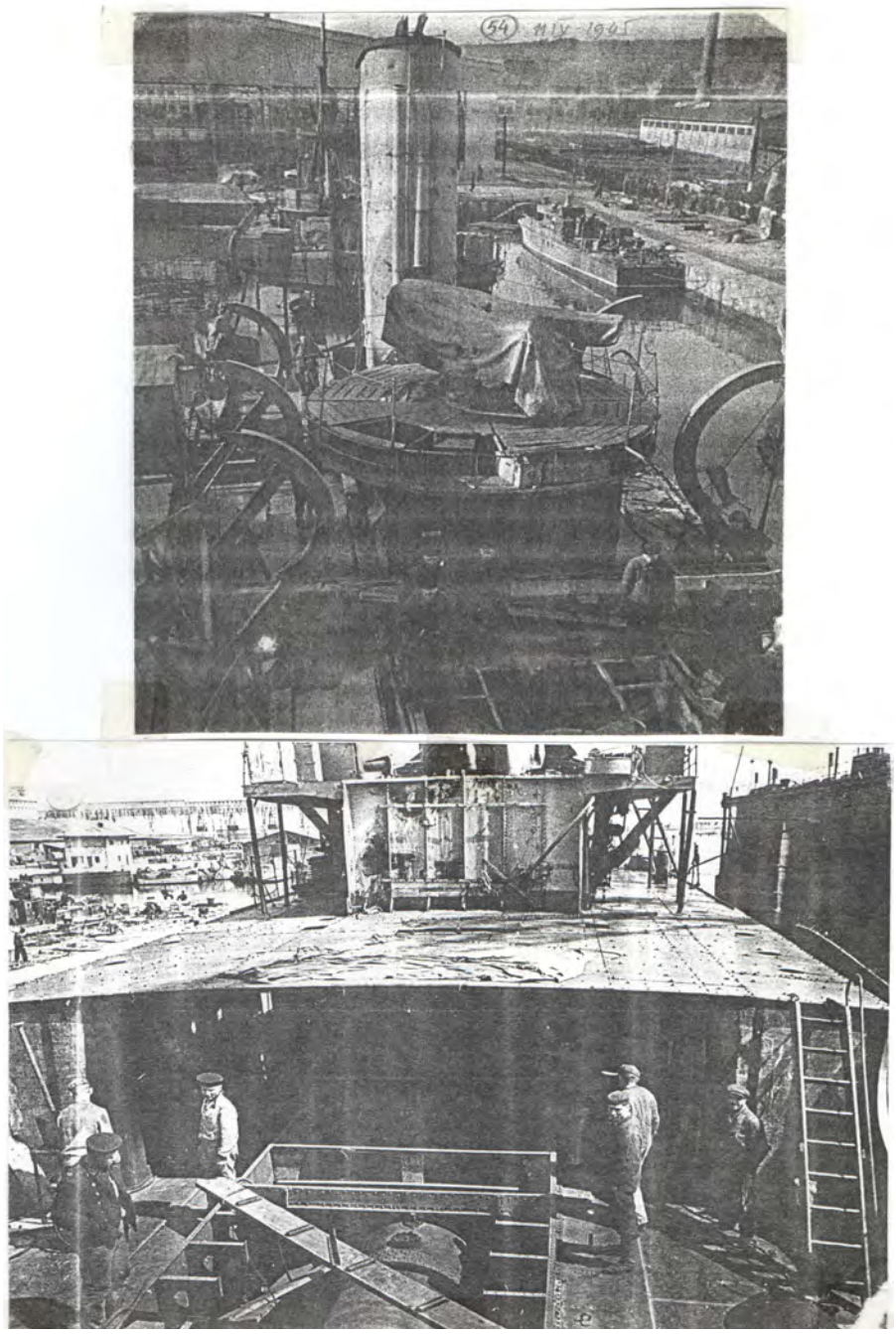


Fig. 57f. Foto din 11 apr. 1945: sus şi jos, distrugătorul „Regele Ferdinand” în reparaţie lângă docul plutitor de 8.000 t.

Pentru supravegherea lucrărilor, în șantier existau Comisiile Sovietice și Comisiile P.C.A. și M.F.A.

Conform datelor înscrise în „Jurnalul cu evidența navelor andocate" existent la docul de 8.000 tone, rezultă că în perioada aug. 1944 – oct. 1954 au fost andocate 146 nave, din care 58 sovietice. Din Ordinele de Serviciu date de directorii sovietici rezultă că activitatea de producție se analiza de Conducerea Sovromtransport în Conferințe lunare organizate la șantier pe data de 5, când Secțiile și Atelierele trebuiau să prezinte rapoarte scrise. În structura organizatorică a S. N. Constanța erau atunci următoarele Secții de producție:

- Secția Navală, cu sudura autogenă și electrică;
- Secția Mecanică, cu turnătoria și fierăria de la Șantierul Vechi;
- Secția Tâmplărie, dulgherie, modelărie, marangozerie și tapițerie;
- Secțiile: Electrică, Lăcătușerie, Scularie și Întreținere.

Trebuie să remarcam faptul că reconstrucția șantierului după război și completarea utilajelor a continuat în ritm lent pe toată perioada conducerii Sovromtransport și Sovromnaval, cu finanțarea făcuta de Administrația P.C.A. București.

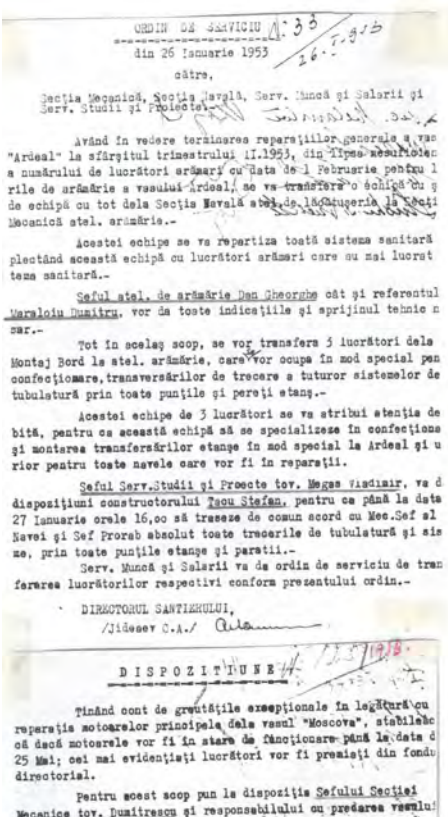
Numărul mașinilor unelte a crescut de la 249 în 1946 la 280 în 1948 (vezi „Pașaportul" din 1948). În 1951 secțiile Navală și Mecanică au fost înzestrate cu 3 poduri rulante iar în perioada 1950 – 1952 a fost construită și pusă în funcțiune Stația de compresoare pentru acoperirea nevoilor de aer comprimat. În anul 1954 a fost construită Stația de transformare, instalându-se doi transformatori de 500 KVA.

Am anexat câteva pagini extrase din Dosarul Mecanic Șef – 1956 (Arhiva S. N. Constanța) care conțin principalele mijloace puse în funcțiune în perioada 1951 – 1954 și din care remarcăm pe cele cu valori mai mari:

- cheuri de acostare și refacerea C.F. și șosele;
- compresoare Reșița, alezeoza tip 2664 seria 203, poduri rulante (4 buc.), freze pentru roți dințate, strunguri paralele „I. Ranghet" (4 buc), bormașini cu coloană, mașină de rabotat table, stație transformatori și diverse;
- blocul de locuințe nr. 1 (în fața Cazinoului), dat în funcțiune la data de 1 iul. 1951 (59f);
- blocul de locuințe nr. 2 (pe B-dul Ferdinand), dat în funcțiune la 1 dec. 1953.

Am anexat și situația lucrărilor din planul de investiții pe anii 1949, 1950 – 1955 (vezi 126d, 133d și 134d). Suprafața totală a întreprinderii era de 65.834 mp din care 17.134 mp construcții. Din Dosarul Serv. Mecanic Șef/1956, ce se află în Arhiva șantierului, reiese că în perioada 1951 – 1954 producția globală realizată de Șantierul Naval (S.R.T. și S.R.N.) Constanța a fost următoarea:

- 1951 …… 531.585 mii lei – 1953 ……. 903.577 mii lei
- 1952 …… 640.945 mii lei – 1954 ……. 957.205 mii lei



ORDIN DE SERVICIU Nr. 33
din 26 Ianuarie 1953

către,

Secţia Mecanică, Secţia Navală, Serv. Muncă şi Salarii şi Serv. Studii şi Proiecte.-

Având în vedere terminarea reparaţiilor generale a vas "Ardeal" la sfârşitul trimestrului II.1953, din lipsa mijloac a numărului de lucrători armări cu data de 1 Februarie pentru l rile de armărie a vasului Ardeal, se va transfera o echipă cu g de echipă cu tot dela Secţia Navală atel. de la Cituţeria la Secţi Mecanică atel. armărie.-

Acestei echipe se va repartiza toată sistema sanitară plectând această echipă cu lucrători armări care au mai lucrat tema sanitară.-

Şeful atel. de armărie Dan Gheorghe cât şi referentul Maraloiu Dumitru, vor da toate indicaţiile şi sprijinul tehnic n sar.-

Tot în acelaş scop, se vor transfera 3 lucrători dela Montaj Bord la atel. armărie, care vor ocupa în mod special pen confecţionare, transversărilor de trecere a tuturor sistemelor de tubulatură prin toate punţile şi pereţi etanş.-

Acestei echipe de 3 lucrători se va stribui atenţia de bită, pentru ca această echipă să se specializeze în confecţiona şi montarea transfersărilor etanşe în mod special la Ardeal şi u rior pentru toate navele care vor fi în reparaţii.

Şeful Serv.Studii şi Proiecte tov. Megas Vladimir, va d dispoziţiuni constructorului Tacu Ştefan, pentru ca până la data 27 Ianuarie orele 16,oo să trăsească de comun acord cu Mec.Şef al Navei şi Şef Prorab absolut toate trecerile de tubulatură şi sis me, prin toate punţile etanşe şi paratii.-

Serv. Muncă şi Salarii va da ordin de serviciu de tran ferarea lucrătorilor respectivi conform prezentului ordin.-

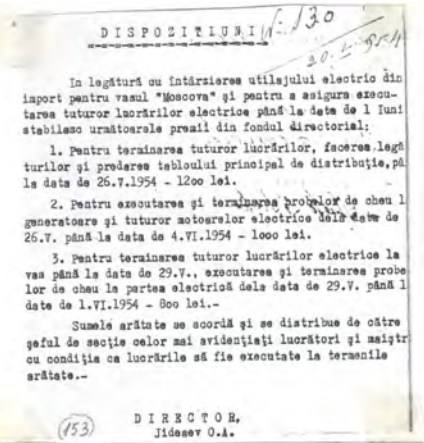
DIRECTORUL SANTIERULUI,
/Jideaev O.A./

DISPOZITIUNE Nr. 4 / 1953

Ţinând cont de greutăţile excepţionale în legătură cu reparaţia motoarelor principale dela vasul "Moscova", stabilesc că dacă motoarele vor fi în stare de funcţionare până la data d 25 Mai; cei mai evidenţiaţi lucrători vor fi premiaţi din fondu directorial.

Pentru acest scop pun la dispoziţia Şefului Secţiei Mecanice tov. Dumitrescu şi responsabilului cu predarea vasulu "Moscova" tov. Trupov Pavel 3 mii lei (câte 1500 lei pentru lucrători şi maistru dela fiecare motor).-

DIRECTOR,
Jideaev O.A.



DISPOZITIUNEA Nr. 130

In legătură cu întârzierea utilajului electric din import pentru vasul "Moscova" şi pentru a asigura executarea tuturor lucrărilor electrice până la data de 1 Iunie stabilesc următoarele premii din fondul directorial:

1. Pentru terminarea tuturor lucrărilor, fixarea legă turilor şi predarea tabloului principal de distribuţie, pâ la data de 26.7.1954 - 12oo lei.

2. Pentru executarea şi terminarea probelor de cheu l generatoare şi tuturor motoarelor electrice dela data de 26.V. până la data de 4.VI.1954 - 1ooo lei.

3. Pentru terminarea tuturor lucrărilor electrice la vas până la data de 29.V., executarea şi terminarea probe lor de cheu la partea electrică dela data de 29.V. până l data de 1.VI.1954 - 8oo lei.-

Sumele arătate se acordă şi se distribue de către şeful de secţie celor mai evidenţiaţi lucrători şi maiştr cu condiţia ca lucrările să fie executate la termenile arătate.-

DIRECTOR,
Jideaev O.A.

ORDIN DE SERVICIU No 59
din 13.III.1954
Către,

SANTIERUL MARITIM "SOVROMNAVAL" CONSTANŢA

Conf. H.C.M. a R.P.R., Şantierul trebuie să dea tot sprijutul posibil G.A.S.-urilor Tepeş Vodă şi Costache Burcă pent pregătirea inventarului agricol în vederea desfăşurării campanie de însămânţare şi strângerii recoltei.

Pentru îndeplinirea acestei sarcini generale de Stat

D I S P U N :

1/. Responsabil cu organizarea ajutorului pentru G.A.S.-ur în pregătirea campaniei agricole numesc pe ajutorul meu tov. Rădulescu M. căruia revin următoarele sarcini de bază:
a/. Să ţină legătură cu G.A.S.-urile.
b/. Să asigure motoarele ce se repară în Şantier cu piesel de rezervă.-
c/. Controlarea şi respectarea termenilor la lucrările ce execută în ateliere.-

2/. Şeful secţiei mecanice tov. Dumitrescu Ştefan:
a/. Să organizeze în prima urgenţă executarea lucrărilor p G.A.S.-uri în contul ori căror alte lucrări de efect reparaţii la vasul Moscova, reparaţia căruia rămâne să de bază a Şantierului.-
b/. Pentru reparaţia motoarelor dela tractoare să se numea cel puţin 2-maeştri calificaţi şi numărul echipelor de lucrători necesare în aşa fel ca reparaţia acestor mot să fie terminată până la data de 5 Aprilie 1954.-
c/. La necesitate să fie folosit personalul dela atelierul sculărie şi a Mecanicului Şef.-
d/. Să asigure ca reparaţiile să fie de cea mai bună calit totodată să nu se facă lucrări în plus, întrucât acest reparaţii sunt curente.-
e/. Să asigure reducerea preţului la aceste reparaţii.-
f/. Să se excludă formalismul în stabilirea volumului de lucrări, să se stabilească împreună cu O.T.K.-ul acel volum de lucrări care întradevăr este necesar pentru e ploatarea normală a tractoarelor în timpul desfăşurări campaniei agricole.-

Imediat la sosirea motoarelor să începeţi defectaţia ş reparaţia lor.
Specificaţiile cu piesele necesare să se predea tov. Rădulescu M. şi Ionescu N.-

3/. Şeful Serv. Tehnic tov. Ing. Ploşanov V.
a/. În mod operativ să întocmească comenzile pentru repere inventarului agricol.-
b/. Împreună cu teehnologul principal tov. Popa Pavel şi Şeful Atelierului de turnătorie tov. Mazin Simion în termen de 2 zile să aranjeze turnarea centrifugă a pistoanelor şi a tamburil pentru segmenţii de piston.-

4/. Şef Serv. Aprovizionare tov. Ionescu Nicolae:
a/. Să se îngrijească de aprovizionarea permanentă a G.A.S.-urilor cu oxigen şi în prima urgenţă G.A. ul Tepeş Vodă.-
d/. La maximum să fie satisfăcute cerinţele G.A.S.- în materiale pentru asigura rea reparaţiilor la inventarul agricol.-
e/. Să dea concursul tov. Rădulescu în obţinerea şi lor de schimb pentru reparaţia tractoarelor.-

5/. Şeful Serv. Fabricaţie tov. Ing. Stepanov A.
a/. Să asigure în prima urgenţă executarea comenzil pentru G.A.S.-uri de către ateliere. În contul ori căror alte lucrări, în afară de reparaţia vasul Moscova.-
b/. Să repartizeze împreună cu tov. Rădulescu din p rabi a'eu personal tehnic al Şantierului 2 prol dispatcher pentru rezolvarea problemelor technic cu G.A.S.-urile şi între ateliere.-

6/. Restul personalului ingineresc - technic din Şantier şi funcţionari să acorde tot ajutorul G.A.S.-urilor ar tate şi în prima urgenţă G.A.S.-ului Tepeş Vodă întrucât a răm în urmă în pregătirea cât mai rapidă a inventarului agricol necesar campaniei de însămânţări asigurând costul maximal al acestor reparaţii şi având cea mai bună calitate.-

Mă adresez organizaţiilor de masă din Şant ier pentru concursul în executarea sarcinilor de Stat în pregătire G.A.S.-urilor pentru campania de însămânţări.-

DIRECTOR,
Jideaev O.A.

Fig. 128d. Alte Ordine de serviciu şi dispoziţiuni date de directorul sovietic Jideaev: 26 ian. 1953: Întărirea atelierului de aramarie cu o echipă de lăcătuşi şi 3 muncitori de la atelierul de montaj bord. S-au dat sarcini pentru Dan Gh., Maraloiu D., Megas Vladimir, Tacu St.; 125/1953 şi l30/1954: Se stabilesc termene de execuţie şi premii din fondul directorial pentru lucrările de reparaţii la motoarele principale şi instalaţiile electrice de la nava „Moscova”.

Fig. 59f. 13 mart. 1954: Sarcini pentru ajutorarea G.A.S.-urilor „Ţepeş Vodă” şi „Costache Burca” prin repararea utilajelor agricole cu prioritate, excepţie făcând lucrările la nava „Moscova”.

2.8.3. Asigurarea forței de muncă și dotări social-culturale realizate în perioada 1945 – 1954

Din cele 10 repertoare de evidență a personalului S. N. Constanța din perioada 1945 – 1954 precum și din datele statistice și rapoartele de sinteză elaborate pe parcurs de șantier (vezi datele din „Pașaportul întreprinderii" din anii 1948 și 1956), rezultă că evoluția numărului de salariați a fost următoarea:

Anul	Nr. Salariați	Din care muncitori
1945	740	631
1946	1329	853
1947	1518	996
1948	1205	769
1949	1219	957
1950	1458	1059
1951	1213	870
1952	1281	978
1953	1561	1166
1954	1380	1081

Dacă la începutul războiului șantierul avea numai 504 lucrători, perioada de vârf s-a înregistrat în iulie 1944 când cu cei peste 2.500 salariați (din care 200 erau detașați de la Turnu Severin), S. N. Constanța devenise cea mai puternică întreprindere din Dobrogea.

În 1945, în șantier au luat ființă primele ateliere de instruire practică a ucenicilor sub conducerea a 2 maiștri. Acestea s-au amplasat într-o baracă de lângă Secția Lăcătușerie (vezi 10d, poz. 13 din planul general al S. N. Constanța din anul 1949).

Ulterior, atelierele s-au mutat la etajul I al centralei termice iar în 1951 în localul propriu al Școlii Profesionale de Ucenici a S.N Constanța de pe str. Traian (lângă poarta IV a portului, foarte aproape de șantier).

În anul 1945, numărul ucenicilor în cei 4 ani de studiu a atins cifra de 273 iar în perioada 1948 – 1949, numărul lor a scăzut la cca. 100-120 pe an. În perioada 1950 – 1954 numărul ucenicilor a fost de cca. 200 pe an, înregistrându-se câte 70 absolvenți în fiecare an. Și în această perioadă, conducerile Sovromtransport și Sovromnaval au folosit mulți muncitori, în special cazangii, nituitori, ștemuitori și tubulatori, detașați de la șantierele navale din Galați, Brăila și Turnu Severin.

Pentru asigurarea condițiilor de locuit salariaților, în perioada 1951 – 1953 S. N. Constanța a construit în oraș 2 blocuri moderne. Prin Decizia nr.182/28-04-1951 s-a fixat comisia de recepție a Blocului nr. 1 (vezi 59f), formată din Inginerul Șef, Subdirectorul administrativ, Șeful Serv. Investiții, Medicul Șef al întreprinderii și delegatul Sindicatului. Blocul nr. 1 construit pe faleză, în fața Cazinoului și aproape de poarta nr. 1 a portului funcționează și astăzi, dispunând de 55 apartamente cu o suprafața locuibilă de 1.603 mp, balcoane spațioase, boxe la subsol și inițial având și

centrală termică proprie (cazan alimentat cu păcura). Îmi amintesc cu plăcere că în perioada 1961 – 1965 am locuit împreună cu soţia în garsoniera de la etajul I al acestui frumos bloc. Atunci în apartamentele acelui bloc locuiau şi Ing. Şef V. Plopeanu, Contabilul Şef, I. Baba, Ing. P. Trunov, Ing. D. Trocan, Ing. M. Tanco, Sing. Fr. Brondello, Ing. D. Fuiorea, maistrul N. Gornea, St. Dumitrescu şi alţii.

3. Repartizarea pieselor de prelucrat pe maşini unelte potrivite. Toate piesele care necesită prelucrări la maşinile unelte se repartizează după felul şi mărimea lor la maşinile unelte cele mai corespunzătoare, spre a se evita manevre inutile şi pierdă de energie.

4. Practicarea adaosurilor de prelucrare prevăzute în norme şi folosirea materialelor noi la dimensiuni potrivite.

Adaosurile de prelucrare la turnare şi forjare se lasă cu strictă observare a normelor prelucrătoare şi în conformitate cu STAS-urile în vigoare.

Materialele vechi, în limita posibilităţilor şi în funcţie de stocul disponibil în magazia de materiale, se folosesc în dimensiuni potrivite.

VI. Extinderea metodelor sovietice.

În Şantierul Constanţa se aplică:

a)	Ilcov Dortiviei	53 muncitori
b)	Kolesov	25 "
c)	Jemdanova	25 "
d)	Kolcear	3 "
e)	Vorogin	129 "
f)	Rusneţov	28 "
g)	Lidia Zorabelnicova	67 "
h)	Covaligov	26 "
i)	Voloain	15 "
j)	Can şi Rosiakin	14 "
k)	Cintana	6 "
l)	Băjcov	13 "
	Total ...	394 muncitori

VII. Diverse

1. Extinderea de dispoziţiuni pe maşini unelte pentru protecţia muncii.

Până în prezent s-au montat screne de protecţie la 36 strunguri, 4 screne automate la 4 polizoare, 15 perie pentru aparatul de sudură electrică şi 52 apărători la diverse maşini.

Deasemeni s-au montat în secţia mecanică 9 proiectoare pentru întunecarea iluminatului artificial, s-a confecţionat un abajour pentru absorbirea fumului dela forjele care lucrează în hala role vanelor şi 2 buc. cameroje pentru captarea fumului dela forjele cu amgal ale tinichigiilor.

2. Uşurarea muncilor grele şi asigurarea protecţiei muncii prin introducerea de palancuri dela 0,5-5 tone.

În cursul trim.II s-au folosit pentru uşurarea muncilor grele următoarele palancuri:

3	buc. de 5 tone
4	" de 4 "
6	" " 3 "
2	" " 2 "
6	" " 0,5 "

N.B. La adresa Tov. No.2128A1/21.IV.55 ref. la cercetări tehnico-ştiinţifice (reparaţii şi constr. de căldări marine) vă raportăm că studiul este terminat şi în momentul de faţă i se aduc ultimele rectificări. Menţionăm că în cadrul întocmirii acestui studiu, s-a făcut un schimb de experienţă cu UMP Brăila.

TEHNOLOG ŞEF
Ing. Tanco M.

ŞEFUL BIROULUI TEHNICO-ECONOMIC
Negaş Vl.

Fig. 130d. Prin Ordinul de serviciu nr. 127/1953, directorul sovietic Jideaev a numit Comisia de recepţie pentru blocul de locuinţe nr. 2 al S. N. Constanţa care a fost dat în funcţiune la data de 1 dec. 1953.

ORDIN DE SERVICIU No. 127/53
din. 25.

Referitor: recepţia blocului No. 2.

Pentru recepţia parţială şi definitivă a Blocului No.2 din Bulevardul Republicii se numeşte următoarea comisie:

1/	Ing. Zaicenco Boris	inginer şef	preşedinte
2/	Tov. Pisică Ion.	Subdir. Ad-tiv.	membru
3/	" Rutaliu Aurel	Şef serv.Invest.	"
4/	" Trunov Pavel	Şef Şt.Proiecte.	"
5/	" Cuzmin Ion	Şef prorab	"
6/	" Moise Ion	Mec Şef.	"
7/	" Meghi Rudolf	Şef Mec.	"
8/	" Tudoraşcu Marin	Şef sect.lemnoasă.	"
9/	" Petrescu D-tru	Şef atel.electrica.	"
10/	" Mensa Cristea	Maestru ale.	"

Din partea Org. de Partid şi de masă sunt invitaţi a participa Tov. Mircea Dumitru şi Manuciuc Gheorghe.-

Comisia îşi va începe activitatea de Luni 27 Aprilie o.c. şi când va fi prezentă la Blocul No. 2.-

DIRECTOR
Jideaev O.A.

Fig. 129d. Extras dintr-un referat privind activitatea tehnică, care la pct. VI menţionează expres metodele sovietice de lucru aplicate în şantier de 394 muncitori (Se cereau periodic asemenea raportări).

Fig. 59f. Blocul de locuinţe nr. l al S.N. Constanţa (din apropierea cazinoului), care a fost dat în funcţiune la data de 1 iul. 1951. Subsemnatul am locuit în acest bloc împreună cu soţia, într-o garsonieră repartizată în perioada 1961 – 1965.

Conform Deciziei nr. 127/1953 (anexate), la sfârșitul anului 1953 s-a dat în funcțiune și Blocul de locuințe nr. 2, amplasat pe actualul bulevard Ferdinand în apropiere de poarta nr. 3 a portului. Acolo locuiau: Directorul Ing. B. Zaicenco, Directorul Adj., Ec. D. Muhcina, Ing. Gh. Paun etc. Blocul este funcțional și astăzi dispunând de 56 apartamente cu o suprafață locuibilă de 1.688 mp.

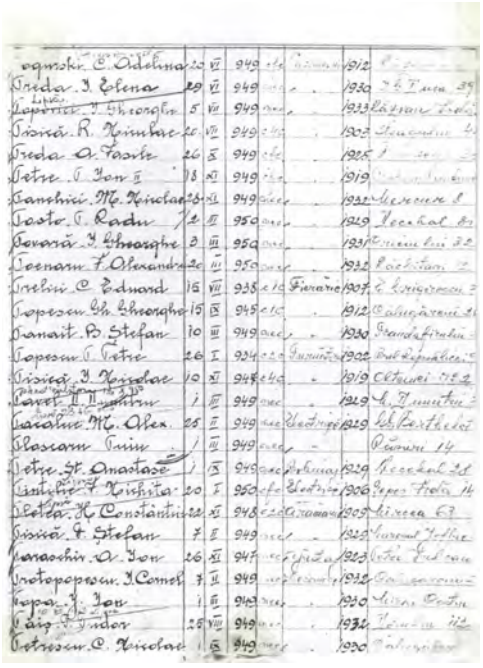


Fig. 131d. Extras din repertoarul cu salariații șantierului din anul 1949 (Arhiva S.N.C-ta).

ORDIN DE SERVICIU Nr. 148
din 6 Aprilie 1951
către,

Contabilitate, Stats, Pontaj, Muncă și Salarii, Cadre, Evide Cadre, Electrică, Strungărie, Lăcătușerie, Montaj Bord, Secția Naval Șantierul Vechi.-

Tov. menționați mai jos absolvenți ai școalei Profesionale de ucenici ce încadrează ca lucrători cu data de 1 Aprilie 1951

1.-	Cristea G. Stefan	Electrician	cat. 2/III
2.-	Mărgărit Nicolae	Strungar	" II/3
3.-	Ionescu F. Gheorghe	Lăcătuș	" II/3
4.-	Omer Neusat	Ajustor	" II/3
5.-	Popa D. Gheorghe	Mecanic	" II/3
6.-	Paraschivoiu Petre	Lăcătuș	" II/3
7.-	Stoian I. C-tin	Lăcătuș	" II/3
8.-	Lungu Vasile	Nituitor	" II/3
9.-	Stefan I. Vasile	Mecanic	" II/3
10.-	Davidescu N.C-tin	Lăcătuș	" II/3
11.-	Zaharia St.	Lăcătuș	" II/3
12.-	Neagu Virgil	Ajustor	" II/3
13.-	Sercea I. Ganiu	Mecanic	" II/3
14.-	Dragomir N. Gh.	Strungar	" II/3
15.-	Neagu I.Vasile	Cazangiu	" II/3
16.-	Trifan C.tin	Electrician	" II/3
17.-	Pletea N.Aurel	Strungar	" II/3
18.-	Alexandru I.Gheorghe	Strungar	" II/3
19.-	Trandafir Gh. Stefan	Strungar	" II/3
20.-	Părus A. Nicolae	Mecanic	" II/3
21.-	Moroianu I. Gheorghe	Lăcătuș	" II/3
22.-	Mateescu I. Cornel	Cazangiu	" II/3
23.-	Stan I. Radu	Sudor autogen	" I/3
24.-	Lupșor Ion	Turnător	" I/3
25.-	Marcu P. Aurel	Fierar	" I/3
26.-	Marcu I. C-tin	Turnător	" I/3
27.-	Tănase M. Vasile	Lăcătuș	" II/3
28.-	Petcu I. Teodor	Mecanic	" II/3
29.-	Vlad C-tin	Ajustor	" II/3
30.-	Marin G. Alexandru	Lăcătuș	" II/3
31.-	Rădu Nicolae	Lăcătuș mec.	" II/3
32.-	Macovei Nicolae	Electrician	" II/3
33.-	Postole Marin	Lăcătuș	" II/3
34.-	Vlad I. Gheorghe	Electrician	" II/3
35.-	Croitoru C-tin	Sudor Electric	" I/3
36.-	Vlad Aurel	Strungar	" II/3
37.-	Voineagu Nicolae	Sudor electric	" I/3
38.-	Gârbăcea Ion	Strungar	" II/3
39.-	Martac C. Gheorghe	Lăcătuș	" II/3
40.-	Mariescu Ion	Sudor electric	" I/3
41.-	Bucur C-tin	Nituitor	" II/3
42.-	Teodoru Ovidiu	Ajustor	" II/3

Cei în drept se vor conforma.-

SUBDIRECTOR MUNCA SI SALARII,

Fig. 132d. Ordin de serviciu pentru încadrarea ca lucrători a absolvenților din anul 1951 ai Școlii Profesionale de Ucenici a S.N.C-ta.

Fig. 60f. Unul din atelierele practice ale Școlii Profesionale de Ucenici a S.N. Constanța.

Nr. crt.	Numele vasului	Agenţia	Deplasament	CARACTERISTICI T.R.B.	Lungimea	Lăţimea	Înălţimea	Pescaj Prova	Pescaj Pupa	DATA Andocări Anul	Andocări Luna	Andocări Ziua	Andocări Ora	Lansări Anul	Lansări Luna	Lansări Ziua	Lansări Ora	OBSERVAŢII
145	Ⓢ 23. 11. -	[illegible]	750	-	62.	8 50	3 65			1954	VII	21	12	1952	VII	2	24	
146	Ⓢ 23. 12	"	750	-	62	8 50	3 65	2 00		"	VI	23	22	"	VII	1	24	
147	Ⓢ 11.	"	1700	-	94 69	9 40	6 00	3 20	3 55	"	VII	4	8	"	VII	9	12	
148	Ⓢ 23. 1	"	395	-	60 29	6 2	5 8	1 10	3 30	"	VII	4	8	"	VII	9	12	
149	Ⓢ 23. 2	"	415	-	60 29	6 2	5 8	1 10	3 30	"	VII	4	8	"	VII	9	12	
150	Ⓢ imitator	NAVIGOM	3685		113 61	15 34	7 50		3 25	"	VII	4	7	1955	V	21	15	
151	Transilvania	"	6613		132	17 61	9 22	4 15	5 60	1955	II	22	10	"	II	24	10	
152	Ⓢ 21	M.F.A.	1800	-	102	9 60	6 20	3 10	3 45	"	-	24	14	"	III	5	12	
153	Ⓢ. 23 6	"	40							"	"	"	"	"	"	"	"	
154	Ⓢ 12	"	1700	-	94 69	9 40	6 00	3 20	3 55	"	III	5	12	"	"	7	12	
155	Ⓢ 11	"	1700	-	94 69	9 40	6 00	3 20	3 55	"	"	8	10	"	"	27	10	
156	Ⓢ 23. 13	"	750	-	62	8 50	3 65	2 00		"	"	"	"	"	"	"	"	
157	Ⓢ 23. 14	"	750	-	62	8 50	3 65	2 00		"	"	"	"	"	"	"	"	
158	Remorcher Mihai Viteazu	Romarom	280		30	7 10	3 90	3 45	3 60	"	"	28	10	"	V	24	10	
159	Dragă Mircea Dragă	A.F.L.	1865	-	67	12 80	5 33	3 79	3 81	"	"	"	"	"	"	"	"	
160	Şaland 16 Februarie	"	674							"	"	"	"	"	"	"	"	
161	Şaland 23 August	"	674							"	"	"	"	"	"	"	"	
162	Şlepul Mircea	M.F.A.	1700	-	80+11	12	6 00	5 20	5 40	"	V	24	14	"	-	30	15	
163	Cercetătorul	Romarom	2147	-	92	10 20	7 30	3 95	4 95	"	-	30	16	"	VI	2	16	
164	Căpitan Paraschiv	I.L.H.M.	1200							"	VI	2	16	"	"	4	15	
165	Octombrie Roşu	Flota de lac	2005							"	"	4	15	"	"	13	15	
166	Elefantul	Romarom	3034	3742	102	14 20	8 15		3 50	"	"	14	7	"	"	21	12	
167	Căpitan	"	-	5576	57	7 00	7 00	4 00	4 00	"	"	"	"	"	"	"	"	
168	Ⓢ 21	M.F.A.	1800	-	102	9 60	6 00	3 10	3 40	"	"	21	15	"	I	29	16	

Din jurnalul de andocări nave (majoritatea militare) pe docul plutitor de 8.000 t – 1954/1955.

Fig. 61f. Nava în reparaţie pe docul plutitor de 8.000 t.

În apropierea șantierului, peste liniile de cale ferată, între Depoul C.F.R. Port și tunel, șantierul dispunea și de 3 cămine pentru salariați, astăzi aceste construcții fiind părăsite. În practica din anul 1957 dar și ca inginer stagiar în 1958, am locuit la aceste cămine. De asemeni, șantierul avea și o grădiniță pentru copii, o gospodărie anexă (grădină) în localitatea Agigea (predată în 1961) și o cantină bine organizată în șantier. În luna decembrie 1951 s-a dat în folosință și Clubul S. N. C. din oraș, pe B-dul Tomis, dotat cu sală de festivități și spectacole, bibliotecă și încăperi pentru diverse activități practice și cultural-educative. În anul 1951, în șantier activa gruparea sportivă „S.N.C.” avându-l ca președinte pe contabilul Ifrim Constantin. Echipa de fotbal „S.N.C.” juca în Divizia B (a doua divizie a țării), stadionul fiind în port lângă clădirea Bursei.

Tot în acea perioadă, în șantier s-a amenajat, dotat și pus în funcțiune Dispensarul medical cu primii medici: Gafencu și apoi Gheorghiade, Gazibar, Dumitrescu, Balu etc. După marea dezvoltare din anii 1970 – 1980, când șantierul avea peste 5.000 de salariați, dispensarul medical organizat în clădirea Salvamar dispunea de 3 medici și 7 cadre sanitare cu studii medii. Printre medicii de atunci s-au remarcat Seitisleam, D. Madaras și alții.

3.

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1955 – 1972

3.1. STUDII ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE ȘI PROFILARE A ȘANTIERULUI NAVAL CONSTANȚA PENTRU ETAPA 1965 ȘI PERSPECTIVA (1970 – 1975)

De la data de 1 oct. 1954, conducerea S. N. Constanța a fost preluată de români dar structura organizatorică și stilul de conducere dobândite timp de 9 ani în perioadele „Sovromtransport” și „Sovromnaval” s-au menținut și în continuare multă vreme prin impunerea sistemului politic și economic de către U.R.S.S.

Analizând documentele din arhiva șantierului, reiese faptul că prin planul tehnic se cerea aplicarea în producție a unui număr de 12 metode de lucru sovietice (vezi 129d), păstrându-se câțiva ani chiar și denumirile rusești ca „O.T.K.” în loc de C.T.C., „prorab” în loc de dispecer, „stahanovist” etc. și totuși, după 1955, începea în sfârșit, o nouă etapă de dezvoltare a țării, în demersul dobândirii cât mai rapide a independenței sale politico-economice. Noua conducere românească a S. N. Constanța era formată din următoarea echipă: **Ing. B. Zaicenco**, Director, **Ing. V. Plopeanu**, Ing. Șef și **Teodorescu**, Contabil Șef.

Atunci s-a trecut în mod planificat la organizarea, profilarea și dezvoltarea întreprinderilor industriale, dându-se prioritate construcției de mașini. **Șantierul Naval Maritim Constanța** (denumire până în 1962) a fost trecut în subordinea **M.I.M.C.M** (Ministerul Industriei Metalurgice și Construcției de Mașini) care prin **IPROMET** a inițiat primele studii de sistematizare, profilare și dezvoltare a întreprinderilor constructoare de mașini, între care erau nominalizate și șantierele navale. Pentru ramura construcțiilor navale, unde conform studiului întocmit de IPROMET avea o valoare foarte mare, s-a stabilit ca definitivarea profilului șantierelor navale să se facă pe baza necesarului de construcții navale, atât pentru intern cât și pentru export. Pentru principalele șantiere navale s-a stabilit ca M.I.M.C.M. să elaboreze sarcini de proiectare în vederea realizării lucrărilor prevăzute pentru etapa următoare. Răspunderile reveneau D.P.O.M. (Direcția Planificării și Organizării Muncii), D.G.U.I.C.N. (Direcția Generală Utilaj Industrial și Construcții Navale) și IPROMET. Prin Ordinul nr. 34/12-01-1957, ministrul Popa Gherasim reglementa punerea în aplicare a hotărârii Colegiului lărgit al M.I.M.C.M. din 16-17-XI-1956,

cerând și un grafic cu ordinea de urgență pentru definitivarea lucrărilor de profilare a uzinelor (vezi 135d și 136d).Un prim moment important în perspectiva dezvoltării și profilării actuale a S. N. Constanța l-a constituit vizita în șantier la data de **17 august 1961** a conducerii statului reprezentată atunci personal de **Gh. Gheorghiu Dej**.

Urmare acelei vizite, a constatărilor și dispozițiilor date, precum și a hotărârilor luate, la data de **19 sept. 1961**, Ministerul Metalurgiei și Construcției de Mașini (M.M.C.M.), prin ministrul său **Ing. C-tin Tuzu**, a dat **Ordinul nr. 252** prin care se punea în aplicare Hotărârea luată pentru dezvoltarea S. N. Constanța. Astfel, Ordinul nr. 252 dat la data de 19 sept. 1961 (vezi 137d), prevedea dezvoltarea S. N. Constanța pentru o activitate mixtă de construcții noi de nave maritime precum și pentru întreținerea și repararea acestora. În acest sens s-a dispus ca până la data de 31 oct. 1961 să se elaboreze în comun cu M.T.Tc. (Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor) și C.S.P. (Comitetul de Stat al Planificării), tema de proiectare pe faze, corespunzătoare **etapelor 1965 și 1975**. S-a cerut ca tema să fie întocmită în ipoteza obținerii prin colaborare de către viitorul Șantier Naval Maritim Constanța, a mecanismelor de punte, armături, piese forjate și turnate, mașinile principale și auxiliare, de la celelalte uzine din ramura construcțiilor de mașini, care la rândul lor trebuiau profilate și dezvoltate. S-a numit ca proiectant general pentru Șantierul Naval Maritim Constanța, I.T.C.M.E. (Institutul Tehnologic pentru Construcții de Mașini și Electrotehnice), care a primit sarcina elaborării fazelor de proiectare corespunzătoare etapelor 1965 și 1975 la următoarele termene:

- studiul tehnico-economic … trim. I/1962;
- proiectul de ansamblu pentru S. N. M. Constanța … trim. IV/1962;
- termenele pentru proiectele de execuție urmau să fie corelate cu alocarea fondurilor de investiții, astfel ca lucrările să poată începe în anul 1963.

S-a stabilit colaborarea I.T.C.M.E. – I.P.T.Tc., pentru corelarea proiectului S. N. Constanța și încadrarea acestuia în soluția generală de sistematizare a portului Constanța, folosindu-se pe cât posibil în comun deservirile și alimentările portului Constanța, precum și utilajele și organizarea șantierului pentru executarea lucrărilor hidrotehnice. Prin Direcția Tehnică a M.M.C.M., I.T.C.M.E. trebuia să elaboreze temele de proiectare pentru proiectantul de specialitate I.P.T.Tc. (Institutul de Proiectare pentru Transporturi și Telecomunicații), privind lucrările hidrotehnice și căile ferate necesare dezvoltării S. N. Constanța în toate fazele prevăzute și la termenele necesare.

De asemenea, Direcția Tehnică trebuia să introducă în planul I.P.C.M. (Institutul de Proiectare pentru Întreprinderi Constructoare de Mașini), proiectarea construcțiilor necesare. Pentru elaborarea proiectelor de dezvoltare a S. N. Constanța a fost numit ca responsabil ing. M. Gavrilescu – Șeful sectorului proiectări uzine din I.T.C.M.E (vezi 140d – 144d). S-au numit în calitate de colaboratori ai colectivului de elaborare a proiectelor următorii:

- Ing. Radu Tudor, din M.M.C.M. – D.G.U.I.C.N. (Direcția Generală Utilaj Industrial și Construcții Navale);
- Ing. P. Melisaratos și Ing. I. Calina, la Șantierul Naval Galați;
- **Ing. D. Fuiorea**, la S. N. Constanța.

O comisie mixtă M.M.C.M. – M.T.Tc. (din care a făcut parte și ing. D. Fuiorea, delegatul S. N. M. Constanța) s-a deplasat în lunile octombrie – noiembrie 1961 în străinătate, vizitând șantiere navale de renume din Italia, Franța, Suedia, Japonia etc. pentru stabilirea concluziilor în vederea etapizării investițiilor astfel:

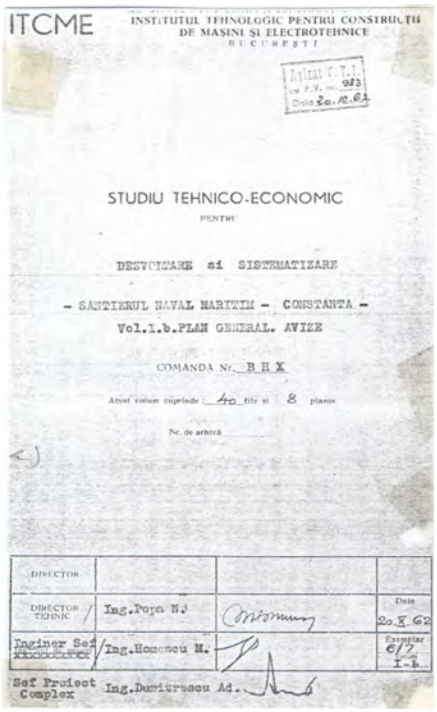
- Etapa I-a, sistematizarea S. N. Constanța pentru reparații și construcții noi folosind bazinul Salvamar și bazinul docului plutitor de 8.000 tone;
- Etapa a II-a, folosirea bazinului danelor 35 și 36 pentru construcții noi și reparații de nave, studiindu-se și alte variante, în afară de varianta utilizării a 2 cale longitudinale în capul de vest al bazinului;
- Etapa a III-a, transformarea bazinului de petrol într-un doc uscat atât pentru construcția navelor cât și pentru repararația lor.

Ordinul menționa expres că I.T.C.M.E. să prevadă în proiecte, tehnologiile moderne din domeniul construcțiilor și reparațiilor navale, existente pe plan mondial.

La data de 14 dec. 1961, I.T.C.M.E. a transmis la I.P.T.Tc. „tema proiectului B.G.H." pentru întocmirea S.T.E. privind lucrările hidrotehnice pentru S. N. Constanța. Ultimele completări ale temei de proiectare s-au făcut la data de 18 apr. 1962, când s-au dat avizele în C.T.S. – M.M.C.M., la care au participat și delegații I.P.T.Tc, Centrul de Proiectări Navale de la S. N. Galați (devenit ICEPRONAV Galați), S. N. Constanța, NAVROM, precum și C.S.P. și Comitetul de Stat pentru Tehnică Nouă, în vederea stabilirii performanțelor maxime a soluțiilor tehnice pentru dezvoltarea S. N. Constanța.

Schița de dezvoltare a S. N. Constanța în partea de sud și vest a portului Constanța a fost aprobată de Consiliul de Miniștri cu Dispoziția nr. 299/24 mai 1962, semnată de Președintele Consiliului de Miniștri, *Ion Gheorghe Maurer.* La data de 30 aug. 1962 conducerile M.M.C.M. și M.T.Tc. au semnat minuta care cuprindea următoarele transferuri de terenuri, cheiuri și dane:

- ***În etapa 1965, bazinul Salvamar cu cheiul respectiv și dana 27;***
- ***În etapa 1970, molul nou cu toate danele (nr. 28... 34);***
- ***În etapa 1975 – 1980 (la începutul etapei), molul bazinului de petrol cu danele 35... 39 și bazinul de petrol, lungimea danelor de armare și reparații atingând 2230 m.***

Eliberarea danelor urma să se facă treptat, pe măsura intrării în funcțiune a danelor noului port, ce se dezvolta spre sud. După mutarea stației de petrol urma să se transfere și acest teren pentru dezvoltarea S. N. Constanța.

ITCME

INSTITUTUL TEHNOLOGIC PENTRU CONSTRUCȚII DE MAȘINI ȘI ELECTROTEHNICE
BUCUREȘTI

STUDIU TEHNICO-ECONOMIC
PENTRU

DEZVOLTAREA și SISTEMATIZAREA

- SANTIERUL NAVAL MARITIM - CONSTANȚA -

Vol.1.b.PLAN GENERAL. AVIZE

COMANDA Nr. B H X

Acest volum cuprinde: 40 file și 8 planșe

Nr. de arhivă

DIRECTOR			
DIRECTOR TEHNIC	Ing.Popa N.		Data 20.X.62
Inginer Șef Proiectare	Ing.Hoanceu M.		Exemplar 6/7 I-b
Șef Proiect Complex	Ing.Dumitrescu Ad.		

Fig. 140d. STE întocmit de ITCME pentru dezvoltarea și sistematizarea S.N.C-ta, transmis la IPTTc la data de 20.10.1962.

PROIECT B H X

OPISUL VOLUMELOR

VOL.	I - a	- Memoriu de prezentare
	I - b	- Plan general, avize
	II	- Tehnologie, economice
	III	- Construcții, organizare șantier
	IV - a	- Instalații termotehnice
	IV - b	- Instalații electrotehnice
	IV - c	- Instalații hidrotehnice

Fig. 141d. STE/1962 – Varianta 1. Extinderea S.N.C-ta în etapa finală.

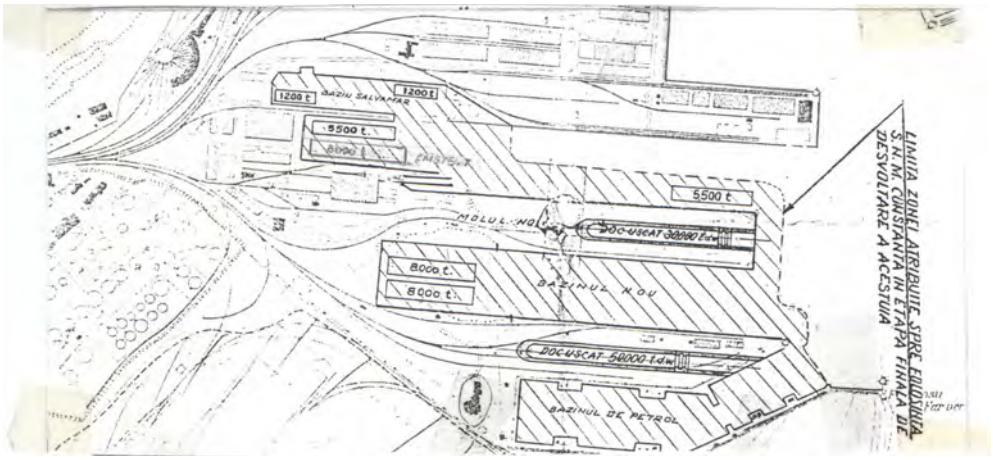


Fig. 142d. STE/962 – Varianta de proiect cu docuri plutitoare de 1.200 t, 5.500 t și 8.000 t precum și 2 docuri uscate pentru construcția de nave de 30.000 tdw și 50.000 tdw (soluție nerealizată).

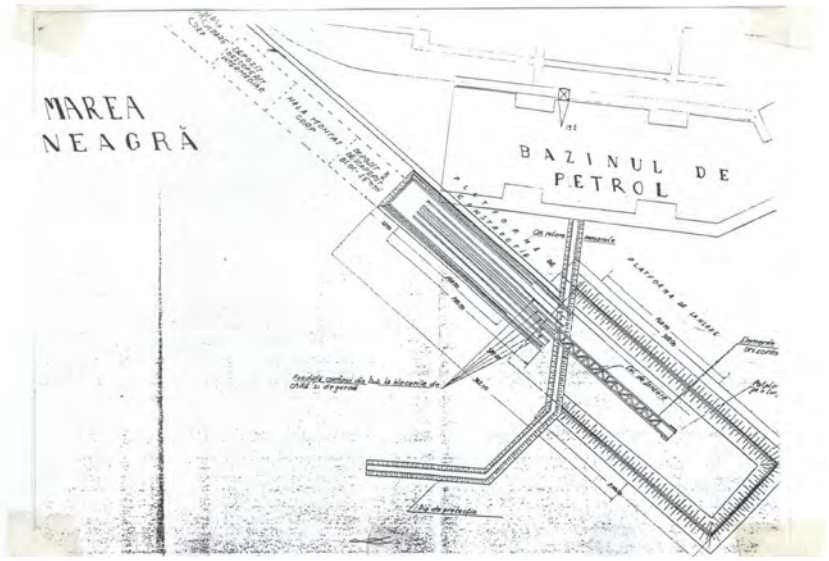


Fig. 143d. STE/1962 – Varianta de proiect cu cale longitudinale pentru construcția navelor de 30.000 tdw și 50.000 tdw (soluție nerealizată).

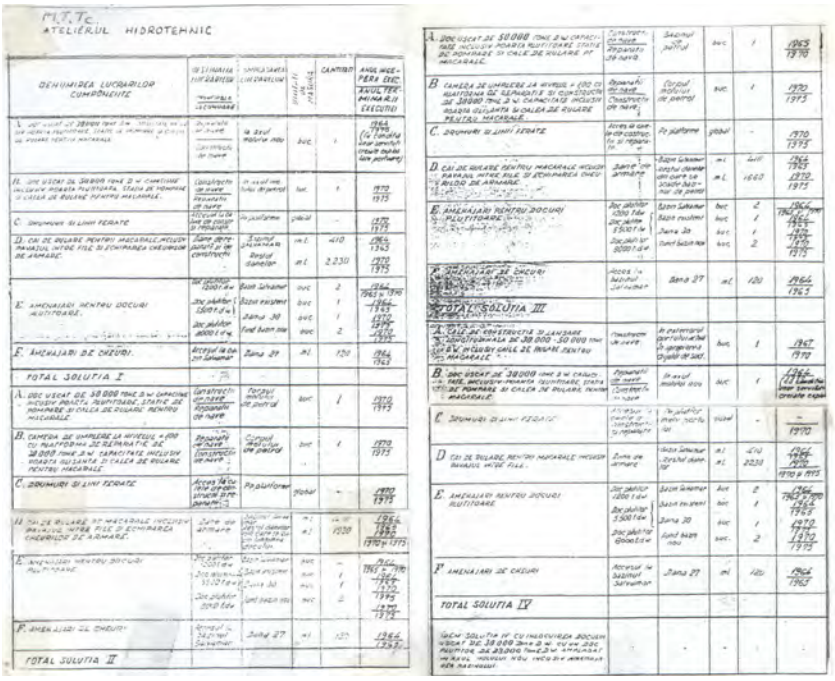


Fig. 144d. IPTTc prezintă analiza detaliată a 4 soluții de construcții hidrotehnice pentru dezvoltarea și sistematizarea S.N. Constanța în perioada 1964 – 1975.

În etapa finală (1970 – 1980) dezvoltarea S. N. Constanța urma să cuprindă practic întreaga zonă de sud a portului existent la acea vreme. Astfel, incinta S. N. Constanța urma să aibă suprafața de **59,72 ha** (suprafața terestră de 41,10 ha și 18,62 ha realizate prin lucrări de îndiguiri și terasamente executate în Marea Neagră). Pentru întocmirea studiului de sistematizare și dezvoltare a S. N. Constanța, I.P.T.Tc. a executat în 1961 o serie de foraje pe apă și pe uscat.

La data de 12 iun. 1962, I.P.T.Tc. a finalizat și transmis la I.C.T.M.E. proiectul tehnic C 4263 *„S.T.E. – Sistematizarea și dezvoltarea S. N. M. Constanța – lucrări hidrotehnice”*, conform temei date. Proiectul a luat în studiu **8 soluții** de realizare a dotărilor în vederea construirii și reparării navelor de până la 50.000 tdw și anume:

- docuri uscate de 30.000 tdw și 50.000 tdw;
- porți și pompe pentru docuri uscate;
- docuri plutitoare (1.200 t, 5.500 t, 8.000 t) pentru reparații nave și cheiuri de armare;
- cala de construcție și lansare longitudinală de 30.000 – 50.000 tdw;
- camere de umplere la cota de + 1m, de 30.000 tdw cu porți glisante;
- doc uscat de 50.000 tdw construit din chesoane celulare lansate la apă;
- înlocuirea docului uscat de 30.000 tdw cu un doc plutitor de 23.000 tone cu amenajarea bazinului în axul molului nou;
- transbordor și sincrolift de 10.000 tone.

Construcția halelor industriale și a depozitelor pentru deservirea calei și a docurilor uscate, urmau să fie amplasate în zona de vest și parțial în nord. Dispunerea era logică, proiectele prevăzând fluxurile tehnologice în linie cu docurile uscate. Pentru întocmirea proiectului de ansamblu mai erau necesare:

- studiul geohidrologic legat de natura terenurilor de fundație, în privința caracteristicilor
- mecanice și de permeabilitate;
- studiul betoanelor supuse acțiunii apelor agresive ale mării;
- cercetări pe model redus pentru stabilirea regimului de exploatare a docurilor uscate.

I.P.T.Tc. a prezentat în S.T.E. analiza detaliată a principalelor soluții și a recomandat în final Soluția I care cuprindea:

- **un doc uscat de 30.000 tdw** pentru reparații și construcții nave, amplasat în axul molului nou, cu darea în exploatare în 1970, cost total de 118.220 mii lei;
- **un doc uscat de 50.000 tdw** pentru construcții și reparații, amplasat în axul molului de petrol, cu darea în exploatare în 1975, cost total de 149.600 mii lei;
- **amenajare dane și cheiuri de armare pentru reparații și construcții**: **410 ml în Bazinul Salvamar, cu darea în exploatare în 1965**, cost 7.453 mii lei, 2.230 ml cu darea în exploatare eșalonat în perioada 1970 – 1975, cost 40.529 mii lei și dana 27 pentru acces în bazinul Salvamar, cu darea în exploatare în 1965, cost 8.660 mii lei;

- **docuri plutitoare de 1.200 tone**: 2 buc. în bazinul Salvamar cu darea în exploatare în 1965 și 1970; **docuri plutitoare de 5.500 t**: 2 buc., unul amplasat lângă docul plutitor de 8.000 t (existent din 1938) cu darea în exploatare în 1965 și al 2-lea la dana 30 cu darea în exploatare în 1975; **docuri plutitoare de 8.000 t**: 2 buc. amplasate în fundul bazinului nou, cu darea în exploatare în 1975; cai de rulare pentru macarale, platforme, drumuri, căi ferate uzinale etc.

Dar și de data aceasta, lucrările de extindere a portului au întârziat, timpul a trecut și din prevederile proiectelor prezentate mai sus, respectiv Soluția I, în etapa 1965 s-a realizat doar amenajarea cheiurilor bazinului Salvamar (410 ml cheiuri).

Ing. Boris Zaicenco, directorul S. N. Constanța
(1954 – 1963).

Celelalte obiective (docuri plutitoare de 1.200 t, 5.500 t și 8.000 t) nu s-au mai realizat niciodată iar docurile uscate se vor executa 10 ani mai târziu dar de capacități mărite.

În următoarea etapă (1965 – 1972), realizările pe linie de investiții s-au limitat în principal la extinderea (dublarea) halei Secției Mecanice, extinderea cu 30% spre vest a halei Secției Navale, amenajarea Depoului C.F.R. Port din apropiere, pentru mutarea Șantierului Vechi (forja și turnătoria de fontă și bronz), construcția anexelor sociale la secțiile Mecanică și Navală, laboratorul Roentgen, reparația rețelei de aer comprimat, drumuri și căi ferate uzinale, iar în anul 1967 s-a

achiziționat și dat în exploatare docul plutitor de 15.000 tone. Perioada de tatonare a soluțiilor pentru demararea lucrărilor la „investiția mare" (docuri uscate, hala pentru construcții nave etc., toate la dimensiuni mai mari), avea să se prelungească până în anul 1972.

3.2. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1955 – 1960

În această etapă, pe lângă activitatea consacrată la reparațiile de nave civile și militare interne dar și pentru export, șantierul a trecut în mod treptat și la construcția de nave mici, iar pentru folosirea integrală a capacității de producție create la Secția Navală (construcții metalice și navale) s-au executat importante lucrări de construcții metalice complexe, sudate dar și nituite, atât pentru țară cât și pentru export. Trebuie să arătăm că după anul 1955, când reparațiile la corp ale majorității navelor avariate în timpul războiului fuseseră executate, a rămas un excedent de forță de muncă la atelierul de cazangerie și pentru evitarea golului de lucru conducerea șantierului a contractat un volum mare de construcții metalice. De asemenea la Secția Mecanică câțiva ani s-au reparat tractoare pentru agricultură.

După anul 1955, echipa românească de conducere a Șantierului Naval Maritim Constanța a fost următoarea:

- **Director**, **Ing. Boris Zaicenco**, fost Șef Secție Navală (1946 – 1949), Șef Serviciu C.T.C. (1950 – 1951) și Ing. Șef (1951 – 1954), **vezi fotografia de mai sus.**
- **Ing. Șef**, **Ing. V. Plopeanu**, fost Șef Secție Mecanică în 1951 și Șef Serviciu Tehnic (1952 – 1954);
- **Contabil Șef**, **Gh. Teodorescu**, fost Subdirector administrativ (1946 – 1950) și Contabil Șef (1951 – 1952).

Se observă o continuitate în conducerea șantierului, pentru încă 2-3 ani apelându-se la garda veche de conducători români din perioada Societăților mixte Sovieto-Române Sovromtransport și Sovromnaval (1945 – 1954). Și la conducerea principalelor servicii și secții, în 1955 au fost numiți inginerii și maiștrii care lucraseră în șantier cu funcții de răspundere în perioada Sovromtransport și Sovromnaval, după cum urmează:

- Șef Serv. Aprovizionare, N. Ionescu (1950 – 1954);
- Șef Serv. Planificare, V. Cazacenco (1950 – 1951) și 1954;
- Șef Serv. Organizarea muncii și salarizare, ing. D. Trocan (1950 – 1954);
- Șef Serv. Producție, I. Cuzmin (1954);
- Șef Serv. Proiectare, Ing. P. Trunov (1951 – 1954);
- Șef Serv. Tehnic, Ing. M. Tanco (1954);
- Șef Secție Navală, P. Abagiu (1951 – 1954);

- Șef Secție Mecanică, Ing. C. Bozea (1954);
- Șef Secție Lemn, M. Tudorascu (1949 – 1954);
- Șef Șantierul Vechi, ing. Gh. Paraschiv (1951 – 1954);
- Energetic Șef, SIng. Fr. Brondello;
- Șef Doc plutitor de 8.000 tone și Cala de 1.000 t, Cdt. R. Cociasu (1951 – 1954).

Din anul 1953 au început să fie repartizați la S.N.M. Constanța primii ingineri constructori navali școliți în România, după cum urmează: primul a venit în 1953 **Ing. Gh. Păun**, absolvent la Inst. Politehnic București, Secția Nave, după care începând cu anul 1954 au fost repartizați inginerii constructori navali, absolvenți ai Institutului Mecano Naval din Galați. Astfel, au fost angajați în șantier inginerii cu specialitatea construcții navale după cum urmează: Ing. N. Ecobici în 1954, Ing. I. Amira, Ing. I. Pavia, Ing. I. Voineagu, Ing. I. Girigan și Ing. P. Dobrovolschi în 1955, Ing. N. Zeicu, Ing. M. Stănescu și **Ing. D. Fuiorea** (absolvent al Institutului de Construcții Navale din Leningrad – U.R.S.S) în 1956, Ing. M. Tanentap, **Ing. Gh. Codreanu** și Ing. M. Boveanu în 1957, **Ing. N. Orac**, Ing. M. Lăzărescu, Ing. R. Teodoriu și Ing. I. Rebega în 1958, **Ing. C. Constantinescu** în 1959, **Ing. Gh. Barbu** (absolvent la Inst. Mecano Naval din Galați în anul 1954, unde a fost și Asistent Univ.) transferat la S. N. Constanța în 1959, Ing. C. Tau (absolvent la Inst. Mecano Naval din Galați în anul 1956 și transferat de la S. N. Turnu Severin la S.N.M. Constanța în 1960), **Ing. M. Rusen** în 1961, Ing. M. Stan în 1962, Ing. V. Plăcintă (absolvent la Inst. Mecano Naval din Galați în 1958 și transferat de la S. N. Oltenița în 1964), **Ing**. **C. Buzatu** și Ing. I. Safta în 1965, Ing. Gheorghe Mircea și **Ing. E. Moroianu** (absolvent al Inst. Construcții Navale din Leningrad – U.R.S.S. în anul 1956), în 1966. De asemenea, în perioada 1955 – 1965, din specialitățile cu profil mecanic, mașini unelte, T.C.M., mașini termice, sudură, mașini electrice, electromecanică, automatică, siderurgie,,prelucrarea lemnului,,chimie industrială etc. au fost angajați la S.N.M. Constanța următorii ingineri: **Ing. Gh. Tita**, Ing. C. Salcescu și Ing. I. Scupi în 1955 (toți trei fiind vechi lucrători ai șantierului și care, cu facultatea muncitorească din acea vreme au absolvit în anul 1955 Inst. de Căi ferate București, secția de Mașini Unelte), Ing. T. Iordanescu (electromecanică) și Ing. V. Stoian (mecanică), în 1957, **Ing. Gh. Dimoiu** (T.C.M.), Ing. N. Ciorbaru (sudură) și Ing. economist Al. Gheorghe în 1958, Ing. C. Rus (sudură), Ing. V. Ungureanu (Ind. Lemnului), Ing. D. Nicolescu (mașini termice) și **Ing. V. Secota** (T.C.M., facultatea muncitorească) în 1961, Ing. A. Orban (sudură) și Ing. H. Ciucas (siderurgie), în 1962, Ing. O. Mateescu (T.C.M.) în 1963, Ing. G. Simatiuc (chimie ind.) în 1964, **Ing. A. Sabău**, (mașini termice) și Ing. Gh. Vlad (T.C.M.) în 1965.

De asemenea, pentru perfecționarea activității economico-financiare, a planificării industriale și a aprovizionării tehnico-materiale a întreprinderii, S. N. Constanța a angajat în această perioadă și următorii economiști: **Ec. I. Baba**, Contabil Șef în perioadele (1958 – 1960) și (1963 – 1970), **Ec. D. Muhcina (**absolvent la Harcov, U.R.S.S. în 1956), Director Adj. timp de 30 de ani!, în perioada (1958 – 1988), Ec. D.

Craciun, Ec. A. Salda și Ec. Cornelia Paraschiv în 1956, Ec. Maria Cojocaru în 1957, Ec. Anisoara Stere (Ionescu) și Ec. Gh. Dumitrescu în 1959, Ec. Maria Rosculet (Orac) în 1960, Gabriela Robeanu (Lăcătuș) în 1962.

În acest subcapitol am subliniat numele a 17 persoane, pentru a remarca faptul că acestea vor face parte efectiv din viitoarele conduceri ale S. N. Constanța. Mai trebuie să menționăm că din lista inginerilor constructori de nave prezentați mai sus, **Ing. Nicolae Zeicu** a plecat din șantier prin transfer și timp de peste 15 ani a fost Directorul Portului Constanța. De asemeni, **Ing. C-tin Constantinescu** care în șantier timp de 9 ani a fost Șeful Secției Mecanice (1969 – 1972 și 1976 – 1980), 5 ani Șeful Serv. Producție (1973 – 1975 și 1986 – 1987) și 4 ani Șef Serv. Tehnic Reparații Nave (1988 – 1991), în **perioada (1980 – 1985) a fost Directorul Întreprinderii Mecanice Navale Constanța (I.M.N.C.).**

După 1955, Serv. Tehnic, Serv. Proiectare precum și principalele Secții de producție din S. N. Constanța și-au completat efectivele în scopul realizării unor produse complexe și de nivel tehnic și calitativ superior. Printre tehnicienii de bază cu multă experiență în proiectare și tehnologie, controlul calității, organizarea și urmărirea producției, aprovizionare și sculărie erau: Petrescu Teodor, Leca Ion, Alexandrescu Radu, Sisu Ion, Petrescu C-tin, Ivascu Gh., Valcu Alex., Tacu St., Bogdan St., Popa Pavel, Constantinescu Paul, Constantinescu Sava, Sisu Aurel, Parvan V., Ionescu C., Anghel Petre, Petre Stefan, Nedelcu Gh., Moise I., Dinu A., Constantinescu Ion, Lambru C-tin, Ionescu N., Sosoi Ion, Minciu Gh., Anghel St., Dumitrescu St., Sufragiu Gh, Teodorescu Damian, David Leonard, Francu C-tin, Cazacenco V., Curtamet Sinan, Popescu Panait, Strambeanu C. și alții. Maiștrii de la pricipalele secții de producție erau următorii: Mutilica Gh., Rosca C-tin, Matei I., Jelescu I., Gornea N., Mihu Ilie, Malcev Z., Stoicovici I., Maraloiu D-tru, Lungeanu St., Maxim S., Petrescu D-tru, Belciug O., Benea C., Cristescu V., Vlasceanu I., Garba St., Dumitriu M., Toma Gh., Noghi Rudolf și alții. Toți aceștia au contribuit la formarea noilor efective de tehnicieni și maiștri tineri, pentru pregătirea tehnică și execuția producției de reparații nave și construcții noi în etapa următoare.

3.3. ACTIVITATEA DE PRODUCȚIE LA ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1955 – 1960 (60 – 65% REPARAȚII NAVE ȘI 35 – 40% CONSTRUCȚII METALICE ȘI NAVALE).

În anul 1955, cu cei 1.270 salariați din care 960 muncitori, Șantierul Naval Maritim Constanța dispunea de o capacitate anuală de manoperă de 3.329.000 ore. Puterea totală instalată era de 3.368 KW iar sursa de alimentare era Energo Combinat Constanța. Materialele indigene folosite erau tabla și profilele din oțel, nituri, șuruburi, cărbuni, carbid, electrozi, oxigen, cherestea etc. iar furnizorii principali se aflau la distanțe mari (Reșița, Câmpia Turzii, Făgăraș etc.). Puținele importuri de mașini și echipamente se făceau din fostele U.R.S.S., R.D. Germană, R.P. Ungară și R.P. Cehoslovacia.

Analizând lucrările de reparații nave executate de șantier în perioada 1955 – 1960, rezultă că au fost andocate și reparate (numai pe doc) 193 nave, principalii beneficiari fiind Navrom cu 43 nave, Marina Militară cu 51 nave, Căi Navigabile și A.F.D.J. cu 34 nave. Multe din reparațiile executate au fost capitale, precum la navele Navrom: „Berezina", („Eforie"), „Plehanov", „Fr Engels" („Mamaia"). Trebuie să arătăm pe scurt în ce consta volumul și complexitatea unei reparații capitale, ce se executa la acea vreme la un asemenea cargou de cca. 4.000 – 5.000 tdw Pentru reparația corpului la opera vie, nava imobiliza docul plutitor timp de câteva luni, necesare pentru schimbarea tablelor și profilelor cu uzuri și deformații ce depășeau normele tehnice admise de Registrele de clasificare care supravegheau reparația. Atunci, în șantier funcționa Registrul URSS.

Aceste nave aveau structura învelișului corpului în construcție nituită, tehnologia de lucru implicând operațiile de defectație (măsurarea grosimii tablelor și profilelor, săgeata deformației la table, starea niturilor etc.), tăierea niturilor cu aparatul de sudură autogenă, raibuirea (alezarea) găurilor, frezarea găurilor, încărcarea cu sudură electrică a ciupiturilor și baterea niturilor noi ce se înroșeau la forjele cu cărbuni existente în inventarul fiecărei echipe de nituitori. Tablele și profilele noi erau croite și găurite în atelier și montate prin nituire pe osatura nouă sau veche, corespunzătoare. După controlul niturilor bătute și efectuarea operației de stemuire a muchiilor de îmbinare se executau probele de etanșare cu apă la presiunea și tehnologia indicată în norme. Tot pe doc, în mod obligatoriu se verificau și se reparau toate prizele (armături, sorburi etc.) de fund, sonda ultrason, scările de pescaj, zincurile de protecție etc., de asemenea se demontau cârmele și elicele, axele port elice, bucșile de gaiac din tubul etambou etc., repararea sau înlocuirea acestora la atelier, montarea la navă, prelucrarea la navă cu strunguri portative și recepția finală. După operațiile de curățare a carenei se executa protecția cu vopsea anticorosivă și antivegetativă, după care urma lansarea la apă. La cheul de armare se continuau atât reparațiile la corp (opera moartă), punți și suprastructură, după tehnologia descrisă mai sus, continuându-se și reparațiile la instalațiile de corp și punte, armarea compartimentelor de mașini și căldări, după repararea sau înlocuirea echipamentelor principale și auxiliare uzate, repararea și probarea traseelor și tablourilor electrice, a echipamentelor de navigație, demontarea, reamenajarea și dotarea cu mobilier a cabinelor de locuit și a celorlalte încăperi auxiliare, magazii etc.

Reparația capitală a cargoului „Fr. Engels" („Mamaia"), care a durat 2 ani (reparația s-a terminat la data de 12 noiembrie 1960), a constituit un examen remarcabil pentru compartimentele tehnice ale S. N. Constanța, prin volumul mare de proiectare executat și soluțiile noi aplicate la partea mecanică (motor, linie de axe, instalația de încărcare cu bigi etc.).

Este vorba de montarea unui nou tip de motor principal pentru propulsia navei, preluat de la Uzina Portului Constanța (pus la dispoziție de beneficiar) și care a impus reproiectarea liniei axiale, proiectarea și execuția unui reductor de turație care s-a montat pe linia de axe (între motorul principal și elice). Au fost verificate caracteristicile elicei și s-a refăcut calculul de vibrații torsionale a noii linii de axe.

De remarcat aportul la aceste lucrări a proiectanților: Ing. P. Dobrovolschi, Ing. I. Girigan și tehnicienii I. Leca, C-tin Petrescu, Popa Pavel și alții.

S-au mai executat reparații capitale la flota A.F.D.J. și Căi Navigabile (drăgi, remorchere, șalande etc.). Reparații medii și curente pe doc s-au mai făcut la nava de pasageri „Transilvania", cargourile „Midia", „Sulina", „Constanța" etc.

În anul 1958, după 20 de ani de exploatare intensivă, a fost reparat capital docul plutitor de 8.000 tone, executându-se 3 operații de autoandocare a câte 2 pontoane simultan (din cele 6).

Dintre navele militare andocate și reparate au fost distrugătoarele (D-1,D-2,) la care s-au executat ample reparații capitale la corp (construcții nituite) dar și reparații complexe la căldări și în premieră la turbinele acționate cu aburi. În Secția Mecanică s-au reparat rotoarele de la turbine, executându-se în șantier diverse mărimi de paleți de turbină pentru înlocuirea celor avariați.

Navele aveau 2 linii de axe, erau dotate cu 4 căldări furnizoare de aburi și 2 turbine acționate cu aburi, navele atingând în probele de recepție pe mare o viteză de 30 de Nd (puterea totală a celor 2 turbine era de 44.000 CP).

Subsemnatul am participat la o probă de recepție pe mare cu distrugătorul D-1. Păcat că aceste distrugătoare care luptaseră în al II-lea Război Mondial și apoi reparate capital în anii 1955 – 1960, după câțiva ani aveau să fie dezafectate și predate la fier vechi (se discuta atunci că dispoziția a fost dată de sovietici). Tot în acea perioadă au mai fost andocate și reparate dragoarele de bază și de radă, bricul „Mircea" și altele.

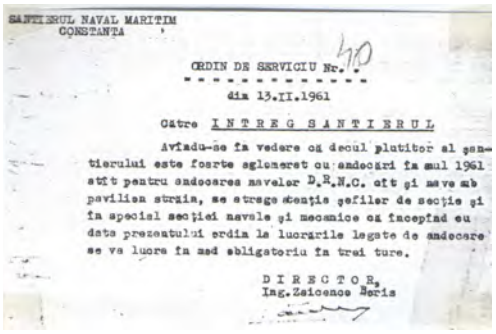
Activitatea de construcții noi din perioada 1955 – 1960 s-a materializat prin execuția a 42 bacuri dormitor de 20 locuri și 15 buc. de 48 locuri, 2 remorchere de 160 CP, un ceam de 200 tone, 56 șalupe tip KD-35, 9 șalupe U.T.O.S.-45, 19 șalupe Z.K.572, 9 șalupe Z.K.573, 14 șalupe Z.K. 574 și 4 bacuri transbordoare. **O realizare mai deosebită din anul 1960 a fost construcția șalupei de cercetări marine „Emil Racoviță"**.

Șalupa de cercetări marine „Emil Racoviță" (foto 1960).

Nota autorului: *„Pot arăta acum că în anul 1959, această construcție mi-a adus prima satisfacție profesională în meseria de inginer stagiar la Secția Navală. Atunci, în perioada de stagiu, șeful secției,* ***Ing. Ion Amira****, absolvent la Galați în 1955, foarte cunoscut când era student, fiind și un mare sportiv (a înființat prima echipă de rugby a studenților din Galați – „Știința" iar la Constanța, antrenând o echipă de cazangii și sudori, a format prima echipă de rugby din Constanța, iar peste câțiva ani Clubul „Farul" Constanța câștigă 3 titluri naționale), mi-a repartizat execuția corpului acestei șalupe mai deosebite ca dimensiuni, cu forme ale carenei foarte aviate, pupa de tip crucișător cu chila și etrava din profil metalic cu secțiune dreptunghiulară și suprastructura înaltă și aerodinamică. Personal am executat trasajul planului de forme în mărime naturală, în sala amenajată la et. 2 a secției Tâmplărie și am condus lucrările de construcție a corpului. Cu șabloanele executate în sala de trasaj am construit standul metalic de montaj al corpului monobloc și am verificat profilul coastelor, stringherilor și tablelor fasonate. Șeful echipei de cazangii era Țarălungă Gh., un specialist în fasonarea tablelor subțiri de 2 – 5 mm prin folosirea simultană a 3 – 4 muncitori cu ciocane manuale, operație ce făcea un zgomot infernal. La terminarea execuției corpului și lansarea la apă de pe cala de 1.000 tone, proiectantul șalupei ing. M. Tanco împreună cu prof. Cărăușu, directorul Stațiunii de Cercetări Marine m-au felicitat și în 1960 încheind perioada de stagiatură, am fost trecut ca ing. proiectant la Serv. de Studii și Proiecte din șantier, devenit mai târziu Serv. Constructor Șef, pe care l-am condus și eu în anul 1964."*

Producția cu caracter nenaval realizată în perioada 1955 – 1960 s-a materializat în execuția a 161 rezervoare metalice de 5,6 mc, 800 mașini de balotat paie, 2018 tone construcții metalice majoritatea pentru export, la data de 10 noiembrie 1960 finalizându-se construcțiile pentru Rafinăria India. De asemenea s-au executat 274 tone rezervoare metalice, în principal pentru fabrica de zahăr de la Bucecea, 500 buc. cuve metalice pentru remorci, 150 osii C.F.R., 3.840 armături etc.

În perioada 1955 – 1960, producția marfă realizată de Șantierul Naval Maritim Constanța a crescut de la 40.883 mii lei în 1955 la 74.586 mii lei în 1960, ponderea reparațiilor de nave fiind de 60 – 65% (vezi 145d, 147d). În 1960, cheltuielile înregistrate la 1.000 lei producție marfă au fost de 906 lei. Numărul salariaților a crescut de la 1270 (din care 960 muncitori) în 1955, la 1466 (din care 1199 muncitori) în 1960. După 1960 s-a trecut la recalificarea muncitorilor nituitori în sudori electrici, în acest sens conducerea șantierului emițând Decizia nr. 22 din 25 ian. 1960. Numărul echipamentelor de sudură (convertizoare și transformatoare) a ajuns la 46 buc. De asemenea, în baza H.C.M. nr. 1061/1959 conducerea șantierului a emis Ordinul de Serviciu nr. 32/10 febr. 1960, organizându-se cursuri serale și fără frecvență pentru calificarea de noi maiștri.



SANTIERUL NAVAL MARITIM
CONSTANTA

ORDIN DE SERVICIU Nr. 40

din 13.II.1961

Către INTREG SANTIERUL

Aviadu-se fa vedere oa docul plutitor al şantierului este foarte aglomerat cu andocări fa anul 1961 atît pentru andocarea navelor D.R.N.C. cît şi nave sub pavilion străin, se atrage atenţia şefilor de secţie şi fa special secţiei navale şi mecanice oa începînd cu data prezentului ordin la lucrările legate de andocare se va lucra fa mod obligatoriu fa trei ture.

DIRECTOR,
Ing.Zaicence Beris

Fig. 138d. Ordinul de serviciu nr. 40/13 febr. 1961, dat de directorul S.N.C-ta, Ing. B. Zaicenco, pentru organizarea lucrului în 3 ture, în mod obligatoriu, la navele andocate pe docul plutitor de 8.000 t.

Fig. 62f. Adunarea generală a Secţiei Navale, pentru dezbaterea cifrelor de plan pe anul 1961. În prim plan maiştrii Gh. Mutilica, Z. Malcev, şefii de echipă Hirshman, I. Manole etc.

MINISTERUL METALURGIEI ŞI CONSTRUCŢIILOR DE MAŞINI

SECRET
Ex.Nr /56

ORDIN Nr.37 Nr. 869.270/5.III.1963

Ministrul Metalurgiei şi Construcţiilor de Maşini,

Pentru realizarea în cît mai bune condiţiuni a sarcinilor ce revin Ministerului Metalurgiei şi Construcţiilor de Maşini din planul de stat şi prin hotărîri ale Partidului şi Guvernului,

In baza decretelor nr.96/1961, nr.198/1962 şi nr.73/1963 şi H.C.M.nr.60/1961 pentru organizarea şi funcţionarea Ministerului Metalurgiei şi Construcţiilor de Maşini,

ORDON:

I. Sarcinile şi răspunderile pentru coordonarea şi îndrumarea Direcţiilor generale, Direcţiilor, Oficiilor şi unităţilor de sub conducerea Ministerului Metalurgiei şi Construcţiilor de Maşini, se repartizează după cum urmează:

A. Sub conducerea directă a Ministrului:

1. Şeful Departamentului Construcţii de Maşini
2. Şeful Departamentului Siderurgiei
3. Adjunctul Ministrului pentru Industria electrotehn.
4. Adjunctul Ministrului pentru coordonarea planurilo
5. Adjunctul Ministrului pentru lucrări capitale şi montaj
6. Adjunctul Ministrului pentru relaţii economice bilaterale şi locţiitor al ministrului în comisia pentru construcţii maşini pentru CAER
7. Secretarul general
8. Direcţiile şi oficiile următoare:
   a) Direcţia personal şi învăţămînt
   b) Corpul de control al ministrului
   c) Oficiul de control al calităţii produselor
   d) Oficiul de control financiar
   e) Oficiul juridic

B. Sub conducerea directă a şefului departamentului construcţii de maşini Ing.Kostel Gheorghe :

1. Adjunct al Ministrului Ing.Actarian Virgil pentru coordonarea dezvoltării ramurii şi promovării tehnicii noi, care coordonează şi îndrumează:
   a) Direcţia generală tehnică a construcţiilor de maşini
   b) Direcţia lăuzei complexe şi avansat
   c) Oficiul de documentare şi publicaţii tehnice
2. Adjunct al Ministrului Ing.Năcuţă C care coordonează şi îndrumează:
   a) Direcţia generală utilaj petrolier şi minier
   b) Direcţia generală utilaj chimic,energetic şi metalurgic
3. Adjunct al Ministrului Ing.Oprea Gh.care coordonează şi îndrumează:
   a) Direcţia generală mecanică fină şi maşini unelte
   b) Direcţia generală maşini agricole
4. Adjunct al Ministrului Ing.Marinescu Mihai care coordonează şi îndrumează:
   a) Direcţia generală automobile,tractoare şi rulmenţi
   b) Direcţia generală material rulant şi construcţii navale

f) Direcţia generală material rulant şi construcţii navale

1. Uzina de utilaj greu "Progresul" cu sediul în oraşul Brăila reg.Galaţi
2. Uzina de vagoane Arad cu sediul în oraşul Arad reg.Banat
3. Uzina mecanică Turnu Severin cu sediul în oraşul Turnu Severin reg.Oltenia
4. Uzina mecanică Buzău cu sediul în oraşul Buzău reg.Ploi
5. Uzina mecanică Galaţi cu sediul în oraşul Galaţi reg.Ga
6. Şantierul naval Galaţi cu sediul în oraşul Galaţi reg. Galaţi
7. Şantierul naval Oltenita cu sediul în oraşul Oltenita reg.Bucureşti
8. Şantierul Naval Constanţa cu sediul în oraşul Constanţa reg.Dobrogea
9. Şantierul naval "1 Mai" cu sediul în oraşul Brăila reg. Galaţi
10. Şantierul naval "Filimon Sîrbu" cu sediul în oraşul Giurgiu reg.Bucureşti
11. Atelierele de reparaţii material rulant "Constantin David" - Bucureşti
12. Atelierele de reparaţii material rulant "16 Februarie" cu sediul în oraşul Cluj reg.Cluj
13. Atelierele de reparaţii material rulant Iaşi cu sediul în oraşul Iaşi reg.Iaşi
14. Atelierele de reparaţii material rulant Paşcani cu sediul în oraşul Paşcani reg.Iaşi
15. Atelierele de reparaţii material rulant Ploieşti cu sediul în oraşul Ploieşti reg.Ploieşti
16. Atelierele de reparaţii material rulant Simeria cu sediul în oraşul Simeria reg.Hunedoara
17. Atelierul de reparat automotoare cu sediul în oraşul Braşov reg.Braşov

g) Pînă la data de 7 martie 1963 direcţiile generale la ca apar modificări în ce priveşte coordonarea întreprinderilor, vor întocmi protocoale de predare-primire a tuturor indicatorilor de plan de stat şi departamental, vizate de adjunctii ministrului care coordonează direcţiile generale respective şi vor preda un exemplar direcţiei planificării.

Raportările pe luna februarie 1963 se vor face pe vechea structură organizatorică a direcţiilor generale.

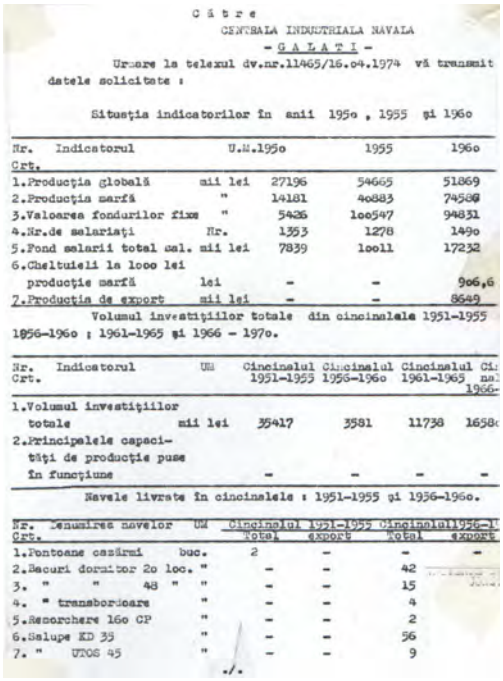
Raportările pe luna martie 1963 şi trim.I/1963 se vor face noua structură [illegible] urmînd ca ulterior să fie reactualizîndu-se sarcinile plan aferente.

h) Pe [illegible] Ordin încetează valabilitatea Ordin lui M.M.C.M. Nr.[illegible].

Dat la 5 martie 1963

MINISTRU,
Ing. C. Tuzu

Fig. 139d. Ordinul nr. 37/5 mart. 1963 (secret), dat de Ing. C. Tuzu (Ministrul MMCM), prin care S.N. Constanţa făcea parte din Direcţia generală material rulant şi construcţii navale, coordonată de Adjunct al Ministrului Ing. M. Marinescu.



C ă t r e
CENTRALA INDUSTRIALA NAVALA
- G A L A Ț I -

Urmare la telexul dv.nr.11465/16.04.1974 vă transmit datele solicitate :

Situația indicatorilor în anii 1950 , 1955 și 1960

Nr. Crt.	Indicatorul	U.M.	1950	1955	1960
1.	Producția globală	mii lei	27196	54665	51869
2.	Producția marfă	"	14181	40883	74508
3.	Valoarea fondurilor fixe	"	5436	10o547	94831
4.	Nr.de salariați	Nr.	1353	1278	1490
5.	Fond salarii total sal.	mii lei	7839	10oll	17232
6.	Cheltuieli la 1ooo lei producție marfă	lei	-	-	906,6
7.	Producția de export	mii lei	-	-	8649

Volumul investițiilor totale din cincinalele 1951-1955 1956-196o ; 1961-1965 și 1966 - 197o.

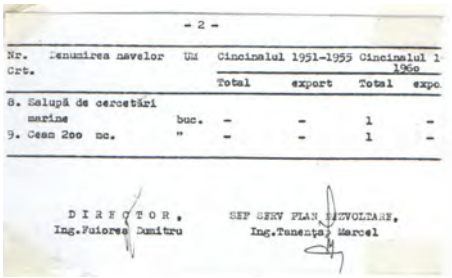
Nr. Crt.	Indicatorul	UM	Cincinalul 1951-1955	Cincinalul 1956-196o	Cincinalul 1961-1965	Cincinalul 1966-
1.	Volumul investițiilor totale	mii lei	35417	3581	11738	1658
2.	Principalele capacități de producție puse în funcțiune		-	-	-	-

Navele livrate în cincinalele : 1951-1955 și 1956-196o.

Nr. Crt.	Denumirea navelor	UM	Cincinalul 1951-1955 Total	export	Cincinalul 1956-1 Total	export
1.	Pontoane cazărmi	buc.	2	-	-	-
2.	Becuri dormitor 2o loc.	"	-	-	42	-
3.	" " 48 "	"	-	-	15	-
4.	" transbordare	"	-	-	4	-
5.	Remorchere 16o CP	"	-	-	2	-
6.	Șalupe KD 35	"	-	-	56	-
7.	" UTOS 45	"	-	-	9	-

./.

Fig. 145d. Indicatori de plan și construcții realizate de S.N. Constanța (1951 – 1960).



- 2 -

Nr. Crt.	Denumirea navelor	UM	Cincinalul 1951-1955 Total	export	Cincinalul 1 196o Total	expo
8.	Șalupă de cercetări marine	buc.	-	-	1	-
9.	Ceas 2oo mc.	"	-	-	1	-

DIRECTOR,
Ing.Fuiorea Dumitru

ȘEF SERV PLAN DEZVOLTARE,
Ing.Tenența Marcel

Fig. 146d. Ordinul de serviciu nr. 80/1958, semnat de Ing. Șef V. Plopeanu, prin care numea comisia de recepție în vederea omologării pontoanelor dormitor (Ing. C. Bozea, Ing. M. Tanco, Ing. D. Fuiorea și Vl. Megas).

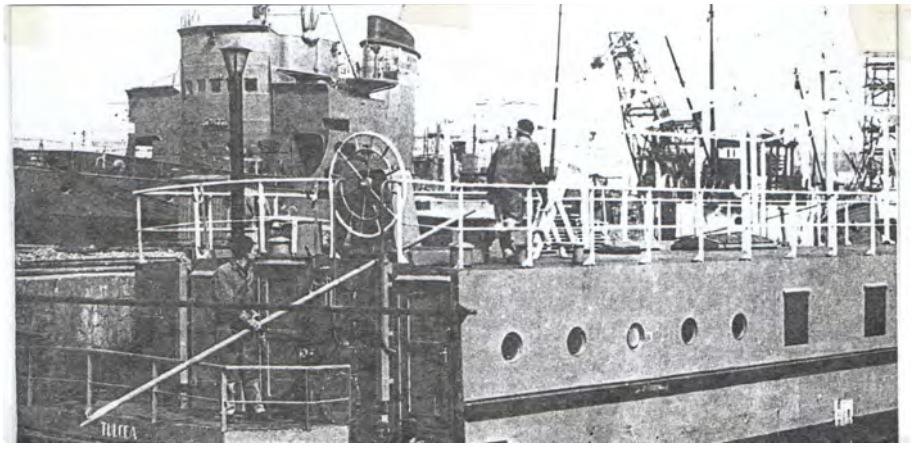


Fig. 67f. Pontoane dormitor livrate la TAVS Tulcea pentru lucrul în Delta Dunării (1958 – 1965).

3.4. ACTIVITATEA DE PRODUCȚIE LA ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1960 – 1965 (55% reparații nave și 45% construcții metalice și navale)

În primii ani ai acestei perioade, S. N. Constanța a dispus în general de aceleași capacități astfel că nivelul producției de la un an la altul a cunoscut creșteri nesemnificative. Totuși studiile și proiectele de dezvoltare prezentate la pct. 3.1. au condus la finalizarea în 1965 a unor capacități de producție suplimentare pentru activitatea de reparații nave și anume: amenajarea a 410 ml cheuri și preluarea bazinului Salvamar.

La începutul anului 1960, conducerea S. N. Constanța era formată din următorii:

- **Director, Ing. Zaicenco B. (funcție ce o deținea din oct. 1954);**
- **Ing. Șef, Ing. Tita Gh. (în această funcție din 1959);**
- **Contabil Șef, Ec. Baba Ion (în această funcție din 1958).**

Pentru perfecționarea activității tehnice și de organizare a procesului de producție tot mai complex, în anul 1960 conducerea șantierului a luat noi decizii pe linie de organizare și conducere la nivelul întreprinderii, serviciilor funcționale și secțiilor de producție. Încă de la începutul anului a fost numit în funcția de **Șef Serv. Plan Ing. M. Tanentap** (ing. constructor naval absolvent la Galați în 1957), iar prin Ord. de Serv nr. 9/14 ian. 1960 a fost numit în funcția de **Șef Serv. Producție Ing. D. Fuiorea** (ing. constructor naval absolvent în URSS în anul 1956). Dar, după numai 2 săptămâni!, directorul Ing. Zaicenco B. a dat Decizia nr. 26/1 febr. 1960, în care menționează că la această dată ing. D. Fuiorea pleacă în concediu nelimitat și numește la conducerea Serv. Producție pe Ing. N. Ecobici (ing. constructor naval absolvent la Galați în 1954).

De fapt atunci, Ing. D. Fuiorea a plecat la Comitetul Orășenesc Constanța al P.C.R, ca activist la Comisia Economică, iar după 16 luni (timp în care a făcut cu Comisia Economică o analiză și la S. N. Constanța), pe data de 19 mai 1961, a revenit în șantier și a fost numit în funcția de Ing. Șef (postul era vacant de la data de 12 ian. 1961, când Ing. Șef Gh. Tita a fost demis).

În 1960 celelalte servicii funcționale erau conduse după cum urmează: Șef Serv. Aprov. **Ec. D. Craciun**, Șef Serv. Mec. Șef, Investiții, **Ing. Gh. Paraschiv**, Energetic Șef, **Sing. Brondello**, Șef Serv. C.T.C., **Ing. C. Bozea**, Șef Serv. Financiar **A. Salda**, Șef Serv. Contabilitate, **I. Cristiu**, Șef Serv.Administrativ, **D. Marculescu**, Șef Serv. Pers. S. Hurtoi (activist de partid delegat de Com. Orășenesc P.C.R. Constanța).

Șefii principalelor secții și ateliere de producție erau următorii: Șef secție Navală, **Ing. I. Amira**. Șef secție Mecanică, Ing. V. Stoian și **Ing. I. Voineagu**, Șef secție Tâmplărie, **M. Tudorașcu**, Șef secție Electrică, **D. Petrescu** și C. Benea, Șef doc plutitor și cală **Cdt. R. Cociasu**, Șef atel. Sculărie, **V. Secuiu**, Șef Cabinet Tehnic, **Ing. I. Pavia**, Șef Bir. Protecția Muncii, **Ing. C. Salcescu**, Șef Bir. Desfacere, **I. Butiuc**.

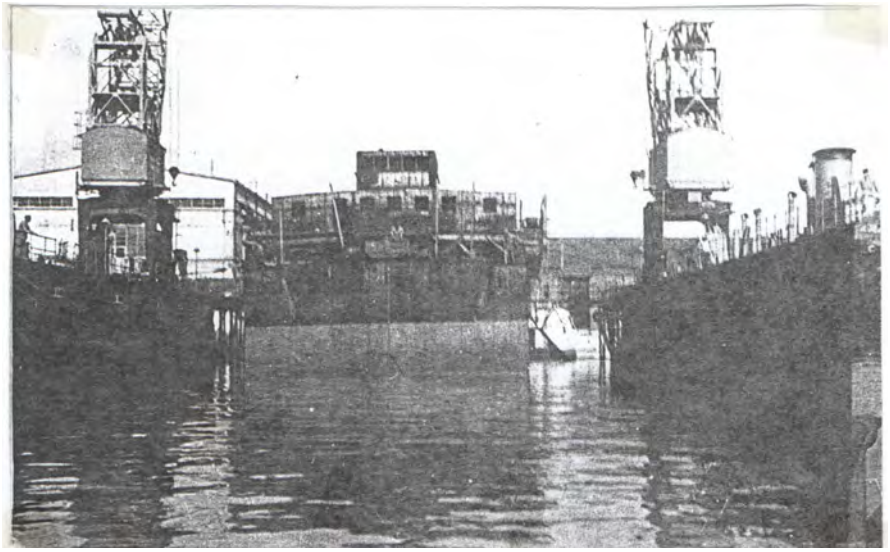


Fig. 68f. Reparația capitală a dragii „Ovidiu” (ruptă în două bucăți de explozia unui proiectil absorbit în timpul dragajului portului Constanța, după al II-lea Război Mondial. Foto din anul 1961: partea pupă reparată capital), introdusă în docul plutitor de 8.000 t în vederea cuplării cu partea din prova.

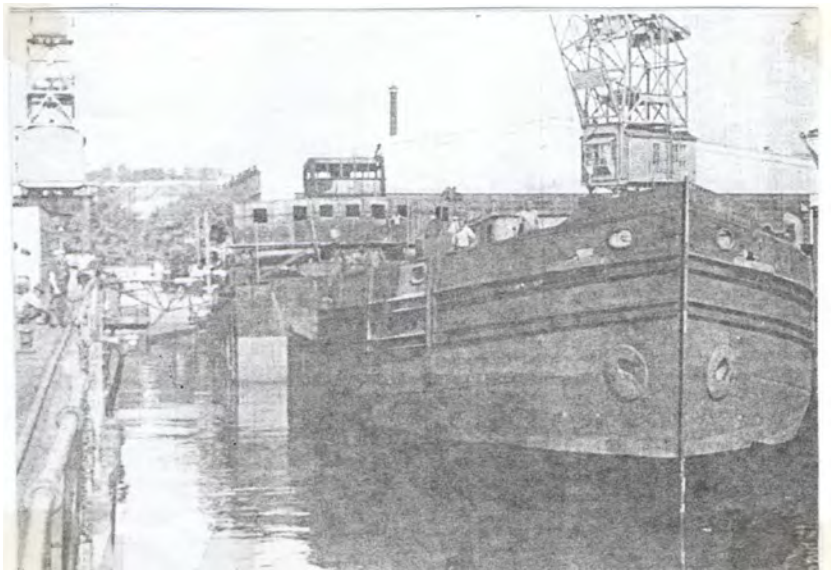


Fig. 69j. Apropierea în plutire pe doc a zonelor prova și pupă ale dragii „Ovidiu” în vederea cuplării.

Fig. 70f. Foto din 1961 (pe puntea docului plutitor de 8.000 t, in timpul cuplării celor 2 jumătăți ale dragii „Ovidiu"). În rândul din față de la stânga la dreapta: Ciurea (cdt-ul dragii „Ovidiu", Ing. Gh. Barbu (Șeful Serv. Proiectare și ulterior Ing. Șef. Adj. al S.N. Constanța), autorul inovației de cuplare pe docul plutitor a celor 2 jumătăți de navă, Malcev Zaharia (maistru la Secția Navală) și Șeful mecanic al dragii „Ovidiu". În spate: Spanu și Dragomir (sudori).

Fig. 71f. Foto din anul 1965: reparația capitală a macaralei plutitoare de 50 t „Titan". Cu macaraua plutitoare de 100 t, se montează fleșa la macaraua plutitoare „Titan". În dreapta, pe cheul de nord, Ing. N. Orac, Ing. Șef Adj. al S.N. Constanța.

La data de 3 aug. 1960 prin Ordin de Serv. s-au făcut noi numiri la conducerea principalelor servicii funcționale după cum urmează:

- Șef Serv. Producție, **Ing. I. Scupi** în locul Ing. Ecobici N.;
- Șef Serv. Organizarea Producției, **Ing. Gh. Dimoiu** în locul Ing. Trocan D.;

- Șef Serv. Proiectare, **Ing. Gh. Barbu** în locul Ing. I. Girigan;
- Șef Serv. Tehnic, **Ing. I. Girigan** în locul Ing. V. Plopeanu.

O decizie mult discutată, privind motivația măsurii disciplinare extreme (politica!) dispuse împotriva unor ingineri cu multă experiență, a fost emisă cu **nr. 355/29-12-1960, când li s-au desfăcut contractele de muncă (dați afară din șantier!) următorilor:**

- **Ing. V. Plopeanu, fost Șef Secție Mec., Șef Serv. Tehnic – 4 ani, Ing. Șef – 6 ani**!;
- **Ing. D. Trocan, fost Șef Serv. Organizare – 6 ani și Șef Serv. Plan – 4 ani;**
- **Ing. M. Tanco, fost Șef Serv. Tehnic și Șef Serv. Proiectare – 4 ani;**
- **Ing. N. Ecobici** (mult mai tânăr), **fost Șef Serv. Org. – 4 ani și Șef Serv. Prod. – 1 an.**

Prin același ordin li s-au desfăcut contractele de muncă și următorilor salariați: Cuzmin Ion, Ionescu D., Ganea A. și Constantinescu Anastase.

Și la nivelul conducerii șantierului, prin Ord. de Serv. nr. **7/12 ian. 1961**, **Ing. Gh. Tita a fost eliberat din funcția de Ing. Șef** și trecut în funcția de Șef Secție Mecanică, **postul de Ing. Șef la S. N. Constanța rămânând vacant în perioada (12 ian. – 19 mai) 1961, timp în care directorul ing. B. Zaicenco a condus șantierul fără Ing. Șef**!

În perioada (19 mai 1961 – 31 mai 1963), postul de Ing. Șef al S. N. Constanța a fost deținut de Ing. D. Fuiorea.

Având în vedere creșterea volumului și complexității lucrărilor, pentru conducerea și coordonarea activității secțiilor de producție, în structura personalului de conducere a șantierului s-a înființat și funcția de Ing. Șef Adjunct**. Prin Ord. de Serv./19 dec. 1961, Ing. Gh. Barbu care la acea vreme conducea Serv. Constructor Șef (Proiectare), a fost numit în funcția de Ing. Șef Adjunct al S. N. Constanța.**

La data de 31 mai 1963 Ing. B. Zaicenco a fost eliberat din funcția de director al S. N. Constanța. Ing. B. Zaicenco a deținut funcțiile: Șef secție Navală (1946 – 1948), Șef Serv. C.T.C (1949 – 1951), Ing. Șef (1951 – 1954) și director (1954 – 1963), după care s-a transferat la Navrom Constanța – Serv. Tehnic.

Notă: Pe directorul I**ng. B. Zaicenco** l-am văzut prima oară în luna aug. 1957 când am făcut 2 săptămâni practică de producție (anul IV de facultate) la S. N. Constanța, unde am urmărit reparația pe docul plutitor de 8.000 tone a cargoului „Berezina" și am stat de vorbă cu el pentru prima oară la data de 15 aug. 1958, când m-am prezentat la dânsul împreună cu 3 colegi, având repartiția M.I.C.M. pentru angajare. Atunci ne-a vorbit de activitatea șantierului, obiectivele curente și de perspectivă, după care l-a chemat pe administratorul Marculescu și i-a dat ordin să ne cazeze în cea mai curată cameră existentă la căminul șantierului de lângă Depoul C.F.R. Port. Pe mine m-a repartizat ca Ing. stagiar la secția Navală condusă de Ing. I. Amira. L-am apreciat pe directorul Ing. Boris Zaicenco ca fiind un conducător diplomat, autoritar și responsabil, un inginer specialist cu multă experiență.

Era prezent în momentele „cheie” ale unor lucrări deosebite și la unele analize operative cu Șefii de Secții și Servicii, ce aveau ca subiect organizarea și asigurarea materială pentru realizarea de noi contracte, stadiul producției pe obiective și încadrarea în termenele de execuție și asigurarea calității. Un om bun, calm și înțelegător, ce impunea respect din partea angajaților șantierului. Rămân totuși ca enigme de deslușit motivațiile Deciziilor nr. 355/29-12-1960 și nr. 7/12-01-1961 prezentate mai sus. Plecat din S. N. C. la Navrom Constanța pe funcția de Șef Serv. Tehnic a fost apreciat și aici pentru experiența și capacitatea sa tehnică.

Prin Ord. de Serv. nr.151/31 mai 1963, în funcția de director al S. N. Constanța a fost numit Ing. D. Fuiorea, **care va conduce șantierul timp de peste 18 ani,** coordonând ca beneficiar și dezvoltarea maximă a S. N. Constanța, realizată în perioada 1972 – 1977, când s-au executat și primele nave de mare tonaj (mineralierele de 55.000 tdw și petrolierele de 150.000 tdw).

Prin Ord. de Serv. nr. 212/20 iul. 1963, directorul Ing. D. Fuiorea l-a numit în funcția de Ing. Șef al S. N. Constanța pe **ing. V. Secota** (adus de la I.M.U. – Medgidia, neavând specialitatea de constructor naval!). Supărat, Ing. Șef Adj Gh. Barbu și-a cerut transferul.

Prin Ord. de Serv. nr. 330/15 oct. 1964, în baza dispoziției M.I.C.M., Ing. Gh. Barbu a fost eliberat din funcția de Ing. Șef Adj. și transferat la M.I.C.M. – Direcția Generală de Material Rulant și Construcții Navale.

Notă: După absolvirea în anul 1954 a Inst. Mecano Naval din Galați, o perioadă de timp **Ing. Gheorghe Barbu** ***a funcționat ca Asistent Univ. la catedra de Mecanică și Organe de Mașini. L-am cunoscut în 1954 – 1955, când la seminarii rezolvam probleme de mecanică aplicată în practica industrială. Era un asistent tânăr, serios, ordonat și exigent, cu o foarte bună pregătire tehnică, lucru dovedit și după 1959 când ne-am reîntâlnit, „colegi” la Secția Navală și în 1960 ca subaltern, când dânsul a fost numit Șef la Serv. de Proiectare din S. N. Constanța. Un inginer specialist, conducător energic și perseverent, care a propus conducerii șantierului inovații tehnice îndrăznețe, dar foarte bine calculate, din care amintesc doar „cuplarea pe docul plutitor de 8.000 tone a dragii „Ovidiu”. Nava fusese ruptă în 2 jumătăți de explozia unui proiectil absorbit, pe când efectua operații de dragaj în port, iar cele două jumătăți (prova și pupa) fuseseră reparate și etanșate, fiecare separat, pe cala de 1.000 tone. Cele 2 jumătăți de navă au fost balastate la pescajul corespunzător și aduse în plutire pentru andocare și cuplare pe docul de 8.000 tone. Intrarea în doc, centrarea și cuplarea în plutire a celor 2 jumătăți s-a realizat cu succes în anul 1961 sub comanda și asistența tehnică asigurată de inginerul Gh. Barbu, la acea dată Șef al Serv. de Proiectare la S. N. Constanța (vezi 68f – 70f). În funcția de Ing. Șef Adj., timp de 3 ani a condus cu competență și autoritate activitatea de producție a șantierului, când s-au executat reparațiile capitale complexe ale cargoului „Fr. Engels”, draga „Ovidiu”, macaraua plutitoare „Titan” de 50 tone, navele militare de tip distrugător și dragor, reparații medii și curente pe doc, cala și la cheu a navelor Navrom, A.F.D.J. etc., dar și construcții***

metalice și navale precum pontoanele dormitor de 48 locuri, șalupe KD-35, construcțiile metalice pentru export – rafinăria India și fabrica de zahăr – Cuba, șalande de 200 mc pentru Hidrocentrala „Porțile de Fier" Turnu Severin etc. După ce a fost transferat la M.I.C.M. – D.G.M.R.C.N. – Serv. Tehnic, și-a continuat activitatea în domeniul naval încheindu-și cariera ca inginer inspector la Registrul Naval Român".

Prin Ord. de Serv. nr. 330/15 oct. 1964, semnat de directorul **Ing. D. Fuiorea,** în baza **Ord. M.I.C.M. nr. 3674/14 oct. 1964**, semnat de **Ministrul Gh. Radoi**, în funcția de **Ing. Șef Adjunct al S. N. Constanța** a fost numit **Ing. N. Orac (**la acea dată având funcția de Șef Serv. Constructor Șef.), preluând în cadrul conducerii șantierului coordonarea secțiilor de producție pentru activitatea de reparații și construcții nave.

În perioada 1961 – 1965 a crescut volumul lucrărilor de reparații nave pe docul plutitor și pentru acoperirea necesarului și scurtarea termenelor de execuție, directorul Ing. Boris Zaicenco a dat Ord. de Serv. nr. 40/13 febr. 1961 prin care la docul plutitor s-a trecut la programul de lucru în 3 ture. Beneficiarii principali la activitatea de reparații nave au fost: Navrom cu 137 nave, Marina Militară cu 40 nave, Căi Navigabile cu 11 nave și A.F.D.J. cu 7 nave, pentru export fiind andocate 40 nave, ponderea reprezentând-o URSS cu 27 nave. Pentru Navrom s-au andocat pentru reparații curente și medii navele vechi din flotă ca „Sulina", „Midia", „Constanța", „Ardeal", „Eforie", „Transilvania", „Mamaia" etc. dar și peste 30 de nave noi din seria celor de 4.500 tdw, construite la S. N. Galați începând cu anul 1960 („Galați", „Brăila", „Suceava", „Victoria", „Cluj", „Oradea", „Craiova", „Deva", „Baia Mare", „Timișoara", „Bacău" etc.), navele de 1.100 tdw construite la S. N. Turnu Severin („Arad", „Buzău" și „Pitești") precum și navele de 10.000 tdw („Dobrogea" și „București") construite în fosta Iugoslavie. De asemenea s-au reparat macaralele plutitoare „Titan" de 50 tone și „Gigant" de 100 tone, deroșeza „Victoria" și remorcherele portului iar pentru A.F.D.J., dragile „Drencova", „Ostrovul Mare", „M. Neagră" etc. Pentru Marina Militară s-au efectuat reparații capitale la dragoarele de baza DB-13, 15 și 16, bricul „Mircea" etc. În anul 1965, ponderea reparațiilor de nave din totalul producției marfă realizate a fost de cca. 55% (în scădere față de 1960), restul reprezentându-l producția non navală și construcția de nave.

Activitatea de construcții metalice și navale din perioada 1961 – 1965 s-a materializat prin execuția a 2 bacuri transbordoare, 5 pontoane dormitor de 42 locuri și 7 de 20 locuri, 15 șalupe de 65 CP, 3 șalande de 200 m.c. pentru Hidrocentrala de la Porțile de Fier, 4 pontoane de acostare și 59 tone flănși pentru instalații de tubulatură (vezi 148d).

Producția cu caracter non naval constând în construcții metalice industriale a atins un vârf maxim în perioada 1961 – 1963, reprezentând 50% din valoarea totală a producției marfă. S-au executat atunci 7.633 tone rezervoare metalice, 9.601 tone construcții metalice pentru intern și export, exemplificând construcțiile pentru fabrica de zahăr Cuba și pentru Combinatul Siderurgic Hunedoara, 501 cuve pentru remorci etc.

În această perioadă tehnologiile de lucru au progresat și nivelul de productivitate a crescut atât la reparațiile de nave cât și la producția de construcții metalice și navale.

Echipamentele de sudură au fost promovate pe scară largă, reducându-se cele de nituit astfel că în anul 1963 șantierul dispunea de 66 aparate de sudură din care 2 automate, 5 semiautomate, 38 convertizoare și 21 transformatoare. Pentru controlul nedestructiv al cordoanelor de sudură, prin decizia nr. 78/10-03-1964 s-a amenajat și dotat lângă hala secției Navale (în partea de sud) laboratorul Roentgen. De asemenea, numărul mașinilor unelte ajunsese la 189, șantierul dotându-se cu un strung Carussel pentru prelucrarea pieselor de performanță. A crescut gradul de mecanizare a operațiunilor de curățare a corpului navelor folosind aparatele pneumatice cu turbină, s-au introdus procedee noi precum crăițuirea aer-arc, curățarea mecanică a lanțurilor de ancoră, utilizarea la lucrările de tâmplărie pentru reparațiile de nave a cherestelei uscate și ignifugate, folosind instalația realizată de șantier în anul 1961 și altele. Toate acestea au condus la reducerea perioadei de staționare în doc și scurtarea duratei de reparație a navelor. În anul 1962, în secțiile și atelierele de producție erau angajați 35 maiștri. Pentru asigurarea și pregătirea forței de muncă calificate în perspectiva dezvoltării șantierului, în 1962 s-a realizat construcția noului Grup Școlar al S. N. Constanța, cuprinzând Școala Profesională iar mai târziu și Liceul Industrial al S. N. Constanța și Școala de Maiștri. În 1962, Școala Profesională a S. N. Constanța avea în cei 3 ani de studiu un număr de 435 elevi cu 146 absolvenți/an, majoritatea lăcătuși pentru construcții navale, sudori, strungari și mecanici. Atunci, Școala Profesională avea un număr total de personal de 51 din care 20 erau cadre de specialitate. Prin Ord. de Serv. nr 156/4-06-1963 a fost numit în funcția de Director al Școlii Profesionale a S. N. Constanța, **Ing. Gh. Punga** (ing. constructor naval, promoția 1956, care lucra de câțiva ani în șantier la Serv. Tehnic), în locul lui I. Butiuc, director din anul1950.

Fig. 113f. Foto din data de 1 mai 1964. În stg. fam. Ing. Gh. Păun (Serv. Producție) iar în dr. fam Ing. N. Orac (Serv. Proiectare).

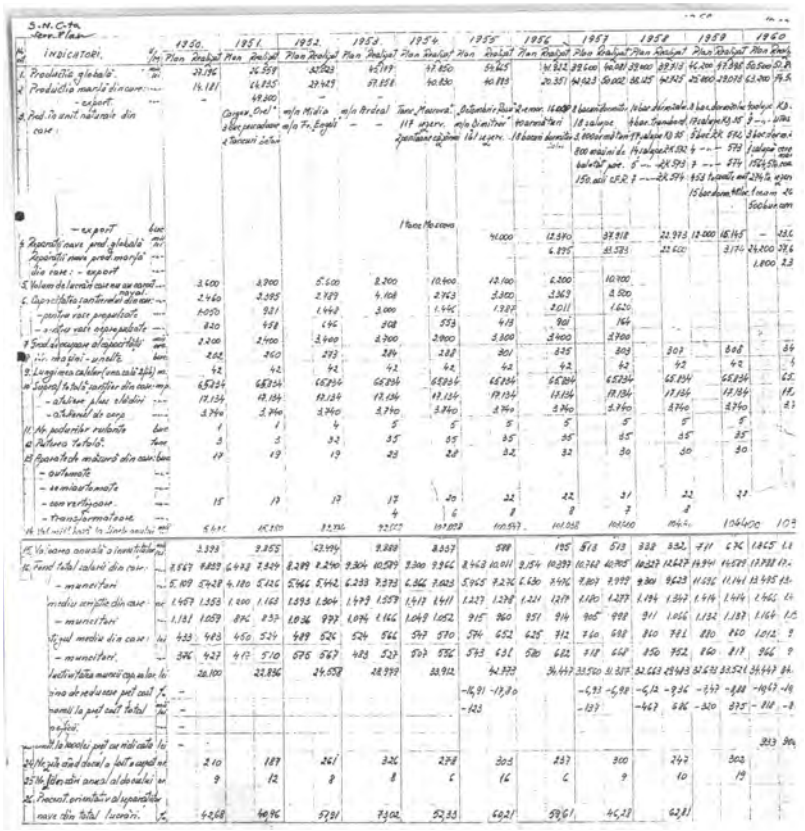


Fig. 147d. Indicatori de plan (sarcini şi realizări), producţie fizică, capacităţi de producţie etc., în perioada 1950 – 1960 la S.N. Constanţa.

Fig. 114f. Foto din data de 1 mai 1965. De la stg. la dr.: Ing. N. Orac (Ing. Şef Adj.), Ec. D. Muhcina (Dir. Adj.), fam. Ing. V. Secota (Ing. Şef), L. Barbu (contabilă), I. Baba (Contabil Şef) şi Ec. M. Orac (Serv. Plan).

3.5. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1965 – 1972, CU ACTIVITATE MIXTĂ DE REPARAȚII ȘI CONSTRUCȚII NAVALE

- ***Realizarea de noi investiții: preluarea bazinului Salvamar și 410 ml cheiuri, extinderea halelor de Mecanică și Navală și darea în exploatare a docului plutitor de 15.000 tone.***
- ***Triplarea capacității de reparații nave.***
- ***Suprafața teritoriului și acvatoriului S. N. Constanța a crescut de la 6,5 ha în 1945 la 16,5 ha în 1965.***

Studiile și proiectele de dezvoltare a S. N. Constanța elaborate în 1962 s-au materializat în foarte mică măsură. Totuși după anul 1965, prin preluarea și amenajarea bazinului Salvamar, suprafața acvatoriului și lungimea danelor și cheurilor de armare și probe pentru navele în reparație practic s-au dublat.

În anul 1966, I.P.C.M. (Inst. de Proiectare pentru Uzine și Instalații din Industria Construcțiilor de Mașini) București a elaborat proiectele P.A. 5336 și P.E. 6130/I,II pentru dezvoltarea S. N. Constanța în profilul de reparații nave. Atunci a fost momentul când lucrările de investiții odată începute aveau să aibă o mai lungă continuitate de cât cele efectuate în etapele precedente, acestea urmând să dureze cca. 10 ani, iar după 1972 s-a realizat marea dezvoltare a șantierului, cu profilul actual de construcții și reparații nave de mare tonaj.

În anul 1965 hala secției Navale s-a extins spre vest, ajungând la o suprafață de 5550 mp. Construcția halei a fost recepționată în luna dec. 1965, din comisia de recepție făcând parte Șeful secției Navale, Ing. I. Amira și Șeful Serv. Mecanic Șef, Ing. Gh. Tita. Tot atunci au început și lucrările de extindere (dublarea suprafeței de lucru în hală) spre nord a halei secției Mecanice, aceasta ajungând la o suprafață totală de 8.498 mp (vezi 74f, 75f). Construcția halei a fost executată de I.C.H. Constanța și la data de 30 dec. 1967 a fost recepționată de șantier, din comisia de recepție făcând parte șeful Serv. C.T.C., Ing. I. Scupi șeful Serv. Dispecer Șef, Ing. E. Moroianu și alții. Noua hală Mecanică a fost dotată cu mașini unelte pentru prelucrări mecanice de performanță (vezi 164f, 173f), necesare pentru reparația și construcția de nave, precum strunguri și borverguri pentru prelucrarea pieselor cu diametrul de 2,5 m și 5 tone greutate și tronsoane de linii de axe de până la 12 m lungime. În hală s-a amenajat și atelierul de tratamente termice.

Prin decizia nr. 410/21-12-1965 s-a dispus recepția lucrărilor de amenajare executate la clădirea depoului C.F.R. Port (construită în anul 1860), pentru mutarea (lângă șantier) a atelierelor de forjă și turnătorie care funcționau la Șantierul Vechi din anul 1892. Totodată s-a dispus și reparația capitală a drumului de acces de la

șantier la Depoul C.F.R., ocolindu-se pe la poarta nr. 3 a Portului, din cauza rețelei de căi ferate existente între șantier și Depoul C.F.R. – Port. Comisia de recepție stabilită prin decizia de mai sus a fost formată din următorii: Ing. Șef, Ing. V. Secota, Mecanic Șef, Ing. Gh. Tita, Șef secție Mecanică, Ing. I. Pavia și tehn. M. Drăgan. Din 1966 și până în 1978, atelierele de forjă și turnătorie au funcționat la Depoul C.F.R. – Port, sub conducerea inginerului H. Ciucas, iar după această dată, necesarul de piese forjate și turnate s-a asigurat prin cooperare de la I.M.N. Constanța. Tot în acea perioadă, pe baza deciziei nr. 206 A/03-07-1965, Ing. Gh. Tita, Mec. Șef și Ing. I. Scupi, Șef Serv. C.T.C. au recepționat lucrările de reparații capitale a liniilor C.F. și drumul de acces pe cheul de nord precum și a rețelei de aer comprimat din incinta șantierului. Pe baza deciziilor nr. 406/17-12-1965 și 410/21-12-1965, Ing. Gh. Tita, Mec. Șef și Cdt. R. Cociasu au recepționat montarea a 2 cabestane de 3.000 Kgf necesare manevrării navelor, precum și șalupa remorcher de 150 C.P. executată în șantier, pentru tractarea navelor în reparație. În 1965, producția marfă rezultată numai din reparațiile de nave a fost de 55.068 mii lei (din totalul de 99.028 mii lei producție marfă realizată de șantier).

În acel an s-au terminat reparațiile capitale și au fost livrate beneficiarilor nava Militară ZK 745 (dragorul de bază „DB-13") și macaraua plutitoare „Titan" de 50 tf. Prin decizia nr. 116/10-04-1965 s-a stabilit programul probelor de recepție la cheu și în marș pe mare a navei militare „DB-13", fixându-se comisia de predare a șantierului formată din: **președinte, Ing. N. Orac, Ing. Șef Adj**., locțiitor președinte **Ing. I. Scupi**, Șef Serv. C.T.C, **Ing. Gh. Paun**, dispecerul navei, șefi de secții, maiștri, controlori de calitate, muncitori specialiști mecanici și electricieni. Comisia Militară de recepție a fost formată din: **Cpt. Lt. I. Chioreanu** (după 1979 avansat Cpt. R 2 și director la S. N. „2 Mai" Mangalia), Șeful Comisiei Militare de Supraveghere din S. N. Constanța, **președinte**, conducerea navei și maiștri militari specialiști în căldări și mașini cu aburi.

După probele de recepție la cheu cu rezultate concludente, câteva zile și nopți s-au efectuat pe o mare agitată, 2 probe de marș având toate dotările și întreg echipajul navei la bord, verificările și observațiile fiind făcute în tot timpul marșului, care s-a desfășurat conform programului în toate regimurile de viteză a navei (vezi 72f, 73f). Comisia de recepție Militară a urmărit permanent funcționarea tuturor echipamentelor din compartimentele de mașini și căldări, uzina electrică (diesel generatoare și tabloul principal de distribuție), compresoare ventilatoare, pompe și vinciuri acționate cu aburi, instalații de tubulatură și armături pentru apă, aer și aburi, instalații de punte, de manevră și comandă, instalația electrică precum și instalația specială de dragaj cu flotoare și altele. Observațiile făcute de Comisia Militară de recepție a navei au fost înscrise în jurnalul de bord și predate oficial șantierului. Multe observații constând în reglaje posibile de făcut în marș au fost rezolvate pe loc de specialiștii șantierului prezenți la probe.

Fig. 74f. Foto din 1965: Eliberarea terenului din zona de extindere (dublare) a halei Secţiei mecanice. Vedere din Nord spre Sud: în stânga este hala Secţiei mecanice iar în dreapta, staţia de aer comprimat, apă caldă şi energie electrică precum şi pavilionul administrativ.

Fig. 75f. Foto din 1965: Pregătirea fundaţiei pentru extinderea (dublarea) halei Secţiei mecanice. Vedere din Vest spre bazinul Salvamar şi bazinul docului plutitor. În dreapta este hala Secţiei mecanice iar în stânga, în plan îndepărtat, Silozurile portului.

De remarcat aportul operativ al profesioniștilor din șantier super calificați în mașini cu abur precum mecanicii **Penciu Ion**, **Sârbu Ion**, **Dobre Vasile, Chiriac Ion** etc. precum și electricienii **Benea Cristea** și **Goiceanu Nicolae**. După corectarea în șantier a defecțiunilor constatate în probele de mare (dereglări la sertarele de distribuție sau cilindrii mașinilor cu aburi cu tripla expansiune, presetupe sau lagăre uzate neetanșări zgomote, șocuri, bătăi sau vibrații suspecte etc.) și verificarea încă odată la cheu împreună cu comisia Militară a tuturor parametrilor funcționali: debite, presiuni, temperaturi turații, tensiuni, consum, putere etc., eliminând

neetanșările, strângerile sau jocurile în lagăre încălzirile și defectele de reglaj și centraj etc. și aducerea acestora în limitele normale la toate echipamentele la care s-au semnalat defecțiuni, s-a mai efectuat o probă de control de o zi cu nava în marș, după care în câteva zile la cheu s-au terminat operațiile de finisaj și vopsitorie și s-au semnat actele de livrare a navei.

Notă: A fost o reparație capitală complexă care a durat 2 ani. În anul 1963, ca ing. proiectant principal am refăcut calculul de stabilitate pentru acest tip de navă care intrase în reparație capitală. Atunci nu știam că voi participa la probele de recepție pe mare a acestei nave în calitate de președinte al comisiei de predare. La probele de marș efectuate în luna aprilie 1965, când timp de câteva zile și nopți Marea Neagră a fost destul de agitată, nava s-a comportat bine, confirmându-se rezervele de stabilitate. Îmi amintesc că împreună cu Cpt. Lt. Iuliu Chioreanu aveam cușetele în aceeași cabină și acolo primeam fiecare informații, privind desfășurarea programului de probe. Amândoi participam la probele principale și pe timp de mare agitată când intram în compartimentele de mașini, la mașina cârmei sau la vinciul de ancoră, mișcările de tangaj și ruliu la care se adăuga mirosul puternic de ulei ars combinat cu aburi, ne crea o stare de amețeală insuportabilă.

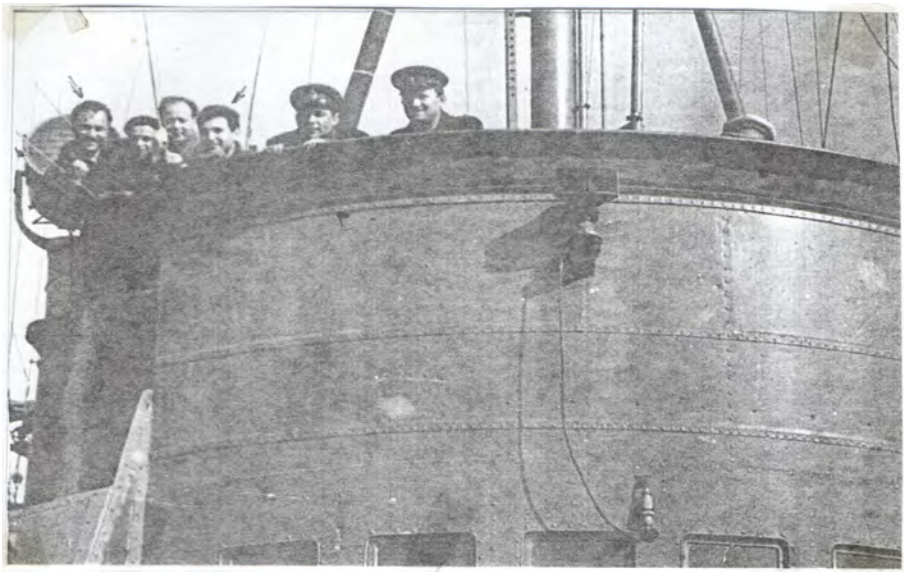


Fig. 72f. Foto din 1965: După reparația capitală, nava militară DB 16 în probe pe mare. Pe puntea de comandă, de la stânga la dreapta. Cpt. Lt. Ing. I. Chioreanu (președintele comisiei de recepție a Marinei Militare), Ing. Gh. Paun (dispecer coordonator), Ing. V. Secota, Ing. Șef S.N. Cta), Ing. N. Orac (Ing. Șef Adj. SN C-ta, președintele comisiei de predare a S.N.C-ta), Comandantul și Șeful mecanic al navei militare DB13.

Fig. 73f. Foto în timpul marşului de recepţie pe mare cu nava militară DB13. În pupă, lângă vinciul de draga), o parte din membrii comisiilor de predare şi recepţie, printre care recunoaştem: În rândul de sus, I. Penciu, Cpt. Lt. Ing. I. Chioreanu (preşedintele comisiei militare de recepţie), N. Goiceanu, D. Maraloiu, V. Dobre. În rândul din mijloc: Ing. V. Secota (Ing. Şef S.N. C-ta), V. Cazacenco, I. Sarbu, Ing. Gh. Paun, C. Benea, V. Facalet, Ing. N. Orac (Ing. Şef Adj. S.N.C-ta, preşedintele comisiei de predare), I. Chiriac şi alţii. În rândul de jos, Şeful mecanic al navei, ofiţeri şi maiştri militari ai Marinei Militare.

Colaborarea cu cadrele tehnice ale Marinei Militare conduse de Amiralul Martes a continuat fructuos, în șantier executându-se reparațiile la seria de dragoare de bază precum și la dragoarele de radă. Din Direcția Tehnică a Marinei Militare participau pentru definitivarea proiectelor și coordonarea reparațiilor pe specialități, inginerii ofițeri superiori (Cpt. R I, II, III) precum: Ing. G. Mihăilescu, Ing. I. Mihăilescu, Ing. Titus Niculescu, Ing. Olaru, Ing. Lazăr, Ing. Rădulescu, Ing. Ionescu și alții.

La 3 luni după livrarea navei militare DB-13 s-a terminat reparația capitală la **macaraua plutitoare de 50 tone „Titan”**. Comisia de predare din partea S. N. Constanța s-a stabilit prin decizia nr. 215/12-07-1965, fiind numit președinte Șeful Serv. Producție, **Ing. P. Trunov**, din comisie făcând parte **Ing. C. Constantinescu**, dispecerul coordonator, Ing. I. Scupi, Șef Serv. C.T.C. și ing. I. Amira, Șeful secției Navale (vezi 71f). În perioada anilor 1966 – 1967, volumul reparațiilor de nave a fost în scădere, producția marfă rezultată din această activitate fiind de 41.283 mii lei în 1966 și de 39.601 mii lei în 1967. A crescut în schimb volumul lucrărilor de construcții navale și de construcții metalice diverse, în perioada 1965 – 1966 realizându-se următoarele produse:

- șalupe de 65 C.P., 15 buc. în 1965 și 46 buc. în 1966;
- bacuri dormitor de 42 locuri, 5 buc. în 1965 și 13 buc. în 1966;
- bacuri dormitor de 20 locuri, 7 buc. în 1965;

- șalande de 200 mc pentru Hidrocentrala Porțile de Fier, 3 buc. în 1965 și 1 buc. în 1966;
- pontoane de acostare, 4 buc. în 1965 și 4 buc. în 1966;
- complete șlepuri de 1.000 t, pentru export în R.A.U. (Egipt), 2 complete în 1966;
- construcții metalice, 788 tone în 1965 și 452 tone în 1966 și rezervoare metalice, 1.375 tone în 1965.

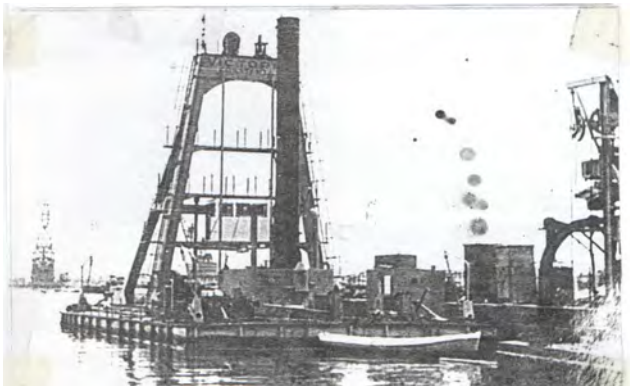
În perioada 1965 – 1970, lucrările de investiții au continuat pentru dezvoltarea capacităților de producție necesare reparațiilor de nave. În scopul amenajării bazinului pentru instalarea **docului plutitor de 15.000 tone**, în anul 1966 docul plutitor de 8.000 tone a fost mutat provizoriu la dana nr. 24, loc unde va funcționa până în anul 1971. Pentru amplasarea viitorului doc plutitor de 15.000 tone, bazinul docului plutitor de 8.000 t a fost adâncit prin derocare și dragare, cu ajutorul deroseuzei „Victoria" și draga „Constanța" (vezi 77f, 78f). Pentru contractarea docului plutitor de 15.000 tone, în 1966 au concurat 3 firme dintre care două din R.F. Germania (Lubeck, unde fusese construit docul plutitor de 8.000 t în 1938 și G.H.H. Hamburg) și una din Olanda (Verolme, Rotterdam), care oferea un doc gata de livrare. Discuțiile cu cele 3 firme s-au desfășurat separat, la sediul Industrialexport – București, partea română fiind reprezentată de ing. M. Antonescu, director la Industrialexport – București și delegația S. N. Constanța compusă din **Ing. D. Fuiorea** (Director), **Ing. N. Orac** (Ing. Șef Adj), **Ing. G. Codreanu** (constructor Șef) și **Sing. Fr. Brondello** (Energetic Șef). După analizarea și completarea specificațiilor tehnice cu de legații celor 3 firme, la runda finală a discuțiilor, docul plutitor de 15.000 tone a fost contractat cu firma germană "**Gutehoffnungshutte" (G.H.H.) din Hamburg** (vezi 76f, 79f). Conform specificației tehnice, docul plutitor de 15.000 tone este o construcție sudată monobloc cu grinzile laterale montate în buloane. Docul are lungimea de 180 m și lățimea în interior de 32 m. Are 24 tancuri de balast și 6 pompe de golire. Docul este dotat cu instalații moderne, are 2 macarale de 15 tone fiecare și poate ridica nave de **36.000 tdw**. Prin Decizia nr. 3/04-01-1966, Ing. E. Moroianu a fost numit în funcția de Șef Secție Doc plutitor.

Pentru supravegherea și recepția lucrărilor de construcție a docului de 15.000 tone prin decizia nr. 244/25-06-1966, Ing. I. Scupi (Șef Serv. C.T.C.) și Ing. E. Moroianu (Șef secție Doc plutitor), au fost scoși din producție și trimiși în R.F. Germania la șantierul din Blexen, pentru perioada (25-06-1966, 28-02-1967). Pentru această perioadă, Ing. **C. Tau** a fost numit provizoriu Șef Serv. C.T.C.

Docul plutitor de 15.000 tone a fost lansat la apă la data de 28 ian. 1967 (eveniment la care a participat și directorul ing. D. Fuiorea) și a sosit la Constanța în ziua de 3 martie 1967 (vezi 80f, 81f, 82f, 83f. 84f, 144d).

Fig. 76f. Foto din oct. 1966 pe o plajă din Mamaia: După semnarea la Industrialexport Bucureşti a contractului pentru achiziționarea docului plutitor de 15.000 t de la firma GHH din Hamburg – R.F. Germania, delegația germană (formată din 4 directori!) a venit la Constanța. În foto de la stg. la dreapta: delegatul Industrialexport Bucureşti, Dir. Gl , GHH, Veisskopf, Dir. Comercial GHH, Dir. Tehnic Eppinger, Dir. GHH, Dir. IPCM Bucureşti, Ing. M. Buzescu, Dir. S.N. C-ta Ing. D. Fuiorea și traducătoarea.

Fig. 77f. Foto din 1966: Deroșeza „Victoria" lucrează pentru adâncirea bazinului docului plutitor de 8.000 t, în vederea montării docului plutitor de 15.000 t, comandat în Germania. Docul plutitor de 8.000 t a fost mutat provizoriu (până în 1971) la dana 24.



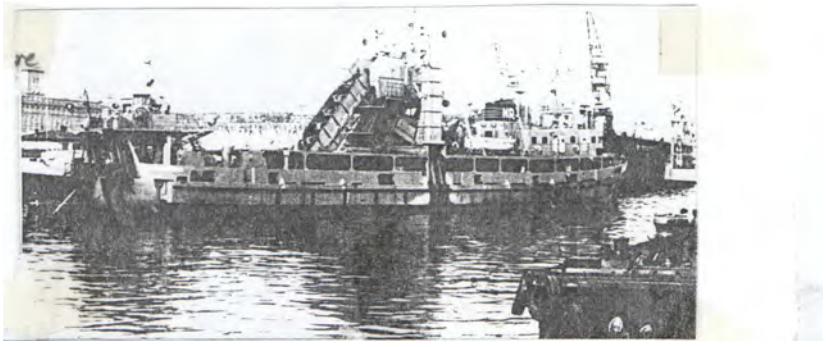


Fig. 78f. Foto din 1966: Draga „Constanta" lucrează pentru adâncirea bazinului Salvamar. Sus în dreapta, se vede și docul plutitor de 8.000 t, instalat provizoriu la dana 24 (la data de 21 apr. 1971, după dezafectarea calei de 800 t, adâncirea bazinului și refacerea cheului de la dana 28, a fost instalat, pe 2 dalbi, docul plutitor de 8.000 t.)

Fig. 79f. Foto din luna oct. 1966, în faţa cramei de la Murfatlar. Pe rândul din faţă, în centru, încadrat de 2 picoliţe îmbrăcate în costume populare româneşti, Weisskopf, Dir. GL GHH şi Eppinger, Dir. Tehnic şi Procurist GHH. În rândul de sus, de la stânga la dreapta: Ing. V. Secota, Ing. Şef S.N. C-ta, Dir. Comercial GHH, Ing. D. Fuiorea. Dir. S.N. C-ta, Ing. N. Orac, Ing. Şef Adj. S.N.C-ta, delegatul Industrialexport Bucureşti, Dir. GHH şi Dir. GAS Murfatlar.

Fig. 80f şi 81f. Foto din 1967: Docul de 15.000 t pe cala de lansare la apă a Şantierului din Blexen, R.F. German la firma „Gutehoffnungshutte”. Se observă că pe puntea docului sunt deja amarate subansamblele celor 2 macarale, în vederea plecării la Constanţa.

Fig. 82f. Foto din data de 28 ian. 1967, lansarea la apă a docului plutitor de 15.000 t.

Fig. 83f. Plecarea la remorcă spre Constanța, a docului plutitor de 15.000 t, imediat după lansarea la apă. Docul a ajuns la Constanța în ziua de 3 mart. 1967.

A sosit noul doc

Ieri, în portul Constanța, a sosit docul plutitor de 15.000 tone, construit în Republica Federală a Germaniei. Docul, cu o lungime de 200 m și 15-time de 40 m, dispune de instalații moderne, la nivelul tehnicii actuale, de supraveghere a operațiunilor de scufundare și ridicare, două macarale a cîte 15 tone fiecare, cabestane puternice și instalații de carenaj (curățirea și vopsirea corpului navelor) etc., care-i permit efectuarea reparațiilor la nave de mare tonaj — de pînă la 36.000 tdw. Capacitatea sporită și gradul ridicat de dotare tehnică, vor crea posibilitatea reducerii aproximativ la jumătate a timpului de andocare (față de vechiul doc) a navelor pentru reparații.

Trecerea în zilele următoare la montarea noului doc și la darea lui în exploatare la sfîrșitul acestui semestru, marchează o etapă nouă în înfăptuirea planului de dezvoltare și sistematizare a Șantierului naval Constanța, menit să-i mărească în anii cincinalului, de aproape 3 ori, capacitatea de reparații.

C. COSMA

144d și 84f. Articol și foto din „Dobrogea Nouă”/4.03.1967: Sosirea docului la Constanța.

Docul plutitor, dat în exploatare

Vă informăm despre un nou succes în portul Constanța, obținut pe linia înfăptuirii planului de dezvoltare și modernizare a șantierului naval: terminarea montajului și probelor de funcționare a instalațiilor, consemnîndu-se astfel darea în exploatare cu peste două luni înainte de termen (față de planul de stat) a marelui doc plutitor de 15.000 tone cu care a fost înzestrat șantierul.

Capacitatea sporită a docu-lui — aproape dublă față de a celui vechi — cabestanele și macaralele puternice, instalațiile moderne de supraveghere a operațiunilor de scufundare-ridicare și de carenaj (curățitul și vopsitul corpului navelor) permit executarea de reparații la nave de mare tonaj, de pînă la 36.000 tdw, dînd totodată posibilitatea reducerii la aproximativ jumătate a timpului de andocare a navelor față de vechiul doc.

N. SIMION

Fig. 145d. Articol din „Dobrogea Nouă”/26 apr. 1967, „docul plutitor, dat în exploatare”.

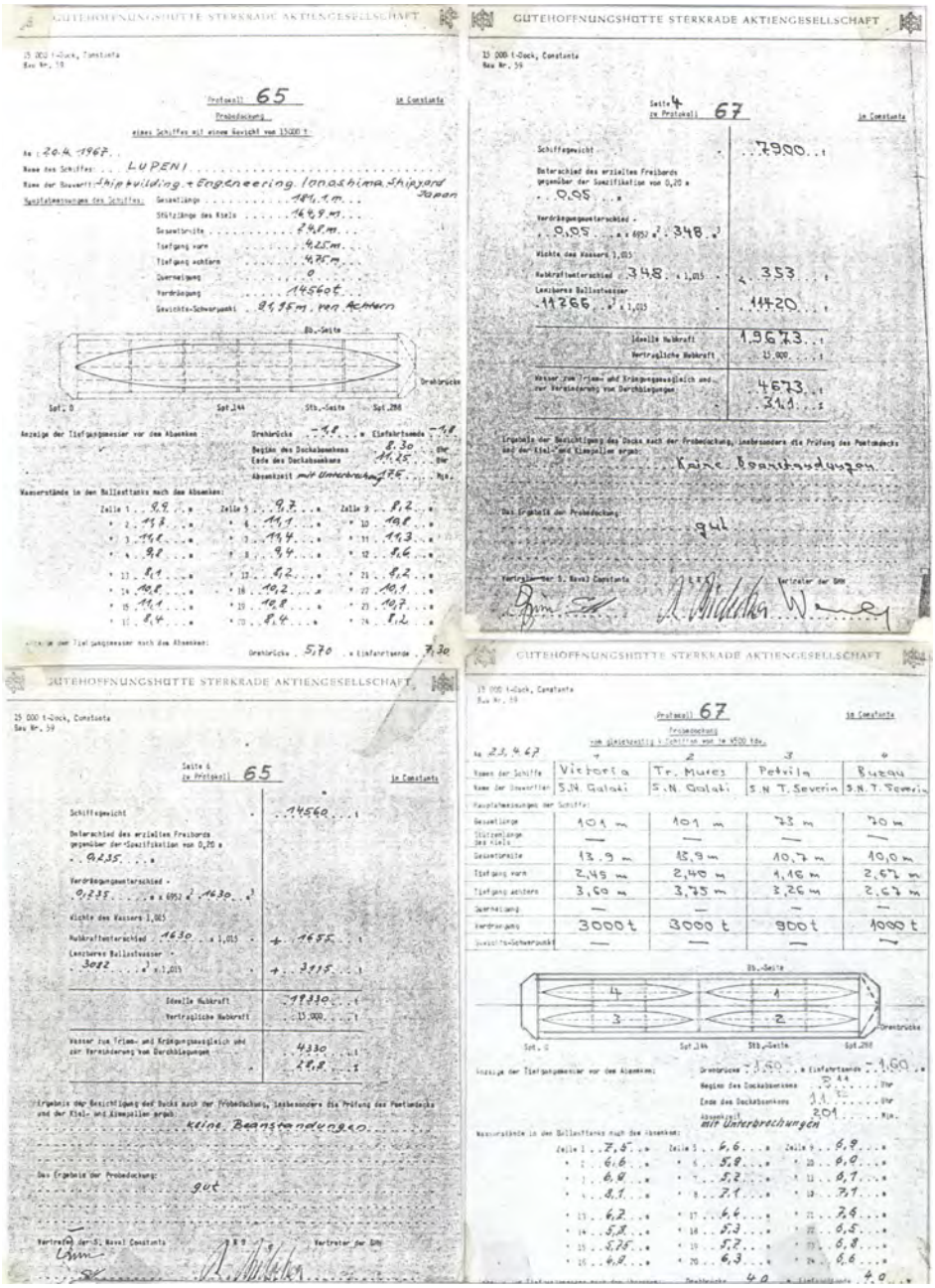


Fig. 147d. Protocoalele de probe nr. 65/20.04.1967 (andocarea navei „Lupeni") și nr. 67/23.04.1967 (andocarea simultană a 4 nave: „Victoria", „Tg. Mureș", „Petrila" și „Buzău"). Concluzii: gut. Protocoalele sunt semnate de Ing. D. Fuiorea (Dir. S.N. C-ta) și Ing. I. Scupi (Șef Serv. CTC S.N. C-ta), Inspectorul Lloyd RS și controlorul firmei GHH.

Docul a fost instalat în bazinul adâncit al fostului doc plutitor de 8.000 tone și ancorat de 2 dalbi. În perioada (13 mart. – 23 apr.) 1967 s-au făcut probele de recepție, în paralel montându-se pe poziție cele 2 macarale de 15 tone și pasarelele.

În același timp, muncitorii germani, folosind o schelă verticală rulantă pe șinele macaralelor, au executat vopsirea finală a corpului docului deasupra liniei de plutire. Rezultatele probelor de recepție sunt consemnate în 67 protocoale din care 35 au fost încheiate la șantierul constructor din Blexen și 32 la S. N. Constanța (vezi 147d).

Probele de scufundare și ridicare s-au făcut prima data cu nava „Lupeni", (L = 181,1 m și B = 24,8 m.) la data de 20 apr. 1967 (vezi protocolul nr. 65) și apoi cu 4 nave („Victoria", „Tg. Mureș", „Petrila" și „Buzău") andocate la data de 23 apr. 1967 (vezi protocolul nr. 67). Docul a primit Certificatul de Clasa nr. 67/8429, eliberat la data de 24 apr. 1967 de Lloyd's Register of Shipping (vezi 148d).

Docul a costat cca. 2 milioane de dolari U.S.A. Docul plutitor de 15.000 tone a fost dat în exploatare la data de 24 apr. 1967 (vezi 145d) și a fost încadrat sub denumirea de „docul plutitor nr. 2", ca atelier la secția Docuri plutitoare. În perioada 1965 – 1970, producția marfă a șantierului a crescut de peste 2 ori față de 1960 iar la reparații nave de peste 2,5 ori (vezi 155d). ***Extinderea suprafeței halelor secțiilor navale și mecanice, darea în exploatare a bazinului Salvamar și a celor 410 ml cheuri, inclusiv dana 27 precum și instalarea și punerea în funcțiune a docului plutitor de 15.000 tone a constituit cea de a 3-a etapa de dezvoltare și sistematizare a S. N. Constanța. Aceste investiții au condus la triplarea producției de reparații nave a șantierului în 1967, față de anul 1960. Suprafața șantierului naval a crescut de la 6,5 ha la 16,5 ha.***

Totodată, pentru perfecționarea organizării activității de pregătire tehnică a producției de reparații nave, prin decizia nr. 766/01-11-1967 s-a constituit colectivul de elaborare a tehnologiilor tip și întocmirea baremurilor de lucrări pe cicluri de reparații, format din inginerii I. Voineagu, V. Plăcintă, A. Daraban, A. Orban, Gh. Vlad, A. Sabău și L. Ionescu. Atunci s-a trecut și la aplicarea tehnologiilor de reparații nave prin schimb de agregate. Prin decizia nr. 68/10-02-1967 s-a stabilit colectivul pentru editarea lunară a **Buletinului de informare tehnică**, condus de **Ing. proiectant M. Rusen**. Importante lucrări de investiții au fost realizate și după 1967 și anume construcția clădirii anexă socială a Secției a II–a Mecanică, cu 7 nivele în care s-au amenajat laboratoare, birouri vestiare și stația de electrocare (azi clădirea are 8 nivele și este destinată birourilor tehnice și conducerii) și anexă socială cu 4 nivele de la Secția I-a Navală.

De asemenea în zona de nord-est a secției Mecanice s-a amenajat stația de oxigen iar la sud de secția Navală s-a instalat stația de acetilenă.

3.6. CONSTRUCȚIA DE NAVE, AL II-LEA PROFIL DE FABRICAȚIE LA ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

Timp de 8 ani, în perioada (1964 – 1972), conducerea operativă a șantierului nu a suferit schimbări și a avut următoarea componență:

- **Ing. D. Fuiorea, Director**, (începând din anul 1963);
- **Ing. V. Secota, Ing. Șef**, (începând din anul 1963);
- **Ec. D. Muhcina, Director Adj**., (începând din anul 1958);
- **Ing. N. Orac, Ing. Șef Adj**., (începând din anul 1964);
- **Ec. I. Baba, Contabil Șef** (începând din anul 1958).

În anul 1965, în contextul solicitării execuției și livrării la export a unor nave mici, atenția și preocuparea conducerii șantierului pentru extinderea activității de construcții de nave a devenit o problemă prioritară.

S-a trecut imediat la analizarea soluțiilor posibile de folosire a capacităților de producție existente pentru contractarea unor asemenea construcții. **Pentru coordonarea activității de construcții nave și realizarea producției de export la S. N. Constanța**, **din partea conducerii șantierului a fost numit Ing. N. Orac care avea atunci funcția de Ing. Șef Adjunct**. Pentru pregătirea temeinică a activității de construcții nave, conducerea șantierului a luat în analiză următoarele:

- realizările șantierului din etapa 1960 – 1965 în domeniul construcțiilor sudate, metalice și navale care atinseseră atunci o pondere de peste 45% din planul anual de producție;
- extinderea suprafeței de lucru cu 40% în Secția navală (fabricație corp nave), stabilirea fluxurilor de producție și dotarea cu noi echipamente de sudură automată și semiautomată, control Roentgen etc.;
- potențialul pregătirii tehnice de fabricație și structurarea activității de proiectare și tehnologie pe cele 2 profile de producție, construcții și reparații de nave;
- efectivele necesare de muncitori, maiștri și ingineri pentru cele 2 profile de fabricație;
- structurarea secțiilor și atelierelor de producție pentru activitățile de construcții noi și reparații de nave;
- stabilirea de colaborări cu șantierele navale din Galați, Brăila, Giurgiu etc.;

Măsurile luate de conducerea șantierului pentru asigurarea forței de muncă calificate și completarea efectivelor necesare de muncitori, maiștri, tehnicieni și ingineri pentru cele 2 profile de fabricație s-au concretizat astfel:

- **numărul de muncitori calificați a crescut de la 1.200 în 1965, la 1.900 în 1970**, ponderea creșterii reprezentând-o muncitorii lăcătuși constructori navali, sudori electrici, mecanici, tubulatori și electricieni.
- **numărul maiștrilor a crescut de la 34 în 1965 la 55 în 1970;**

- **numărul inginerilor a crescut de la 30 în 1965 la 69 în 1970**, întărindu-se compartimentele tehnice de pregătire a fabricației cât și capacitatea tehnică și de organizare a secțiilor și atelierelor de producție.

Activitatea S. N. Constanța cu 2 profile de fabricație, construcții și reparații de nave s-a conturat începând cu anul 1966 când a început cu destulă dificultate organizarea, specializarea și repartizarea corpului tehnic dar și a echipelor de muncitori și maiștri pe cele 2 programe de producție fizică cuprinse în planul șantierului.

Dimensionarea forței de muncă pentru cele 2 activități, construcții de nave și reparații de nave s-a făcut prin plan, pe bază de norme și normative legale de muncă aprobate de conducerea șantierului iar selectarea, instruirea și repartizarea efectivelor de muncitori, șefi de echipe, maiștri și ingineri s-a făcut de șefii de secții și ateliere.

Pentru început, conducerea șantierului a completat organigrama principalelor secții de producție numind prin decizii Adjuncți de Șefi de secții sau Șefi de secție de schimb.

În continuare s-au nominalizat prin decizii toți conducătorii de secții și servicii funcționale, responsabili separat pentru fiecare din cele 2 profile de activitate.

Astfel, responsabilitățile au fost fixate în felul următor:

- la Secția I-a construcții și reparații de nave, responsabilitatea pentru construcția de nave s-a acordat Șefului de secție iar pentru reparația de nave Adjunctului acestuia;
- la Secția a II-a Mecanică unde lucrările cu pondere în plan erau de reparații navale, responsabilitatea pentru construcția de nave s-a dat Șefului de Secție Adjunct.

Referitor la repartizarea, stabilitatea și mobilizarea formațiilor de lucru selectate pentru construcția de nave și obligația acestora de a lucra cu o sarcină de productivitate a muncii comparabilă cu cea realizată în șantierele navale precum S. N. Galați, la care se adăuga și exigența controlului de calitate pe faze conform normelor de Registru, trebuie să precizez că de la început s-au constatat greutăți în asigurarea numărului de muncitori necesari conform planului de producție la construcția de nave.

În cazul Secției I-a, muncitorii lăcătuși constructori navali și sudori s-au organizat și mobilizat mult mai operativ având și experiența dobândită în muncă de mai mulți ani când au realizat un volum mare și complex de construcții metalice sudate, inclusiv execuția corpurilor de nave mici (șalupe, bacuri dormitor, șalande etc.).

Cu mai multă reținere se mobilizau lucrătorii celorlalte secții și ateliere, obișnuiți cu activitatea tradițională și continuă de reparații navale și încadrarea în normele de muncă și de calitate.

Aceștia acceptau mai greu repartizarea lucrărilor de construcții navale unde se aplicau norme de muncă generalizate pentru șantierele navale cu tradiție în construcția de nave.

De asemenea, pentru o cât mai echitabilă încărcare cu comenzi de lucru a tuturor echipelor de muncitori pentru asigurarea câștigurilor, secțiile și atelierele continuau să mențină echipe cu activitate mixtă (construcții și reparații) și de cele mai multe ori acest fapt conducea la neîncadrarea în numărul de muncitori planificați pentru construcția de nave.

Stabilizarea și echilibrarea forței de muncă pe cele 2 profile de fabricație s-a realizat în timp și deficiențele vor fi înlăturate mult mai târziu și anume atunci când după marea dezvoltare a șantierului se vor despărți clar cele 2 activități prin noua organigramă cu fabrici separate.

3.6.1. Construcția a 24 Complete de șlepuri de 1.000 tone, export Egipt

După o documentare temeinică, șantierul a preluat comanda pentru execuția și livrarea la export în Egipt, prin intermediul firmei Industrialexport – București, a 24 complete de șlepuri (în total 48 de nave din care 24 șlepuri propulsate – împingătoare și 24 șlepuri împinse), pentru navigația pe fluviul Nil, prin contract având și obligația pregătirii finale (obturarea tuturor deschiderilor), pentru traversarea pe mare în condiții de siguranță, convoaiele de șlepuri urmând a fi remorcate până în Egipt de remorchere de mare putere (6000 C.P.) angajate de beneficiar.

Pentru urgentarea pregătirii tehnice de fabricație, prin Deciziile nr. 350 și 351 emise de conducerea șantierului la data de 01-11-1965, s-a hotărât prelungirea programului de lucru pentru proiectanți și tehnologi în vederea stabilirii fluxului tehnologic de execuție a navelor și proiectarea unei instalații speciale de lansare la apă a acestora. Totodată s-a dispus creșterea numărului de ingineri și tehnicieni în activitatea de concepție. O activitate deosebită a constituit-o selecția și autorizarea sudorilor cu Registrul BV.

Urmare a amplelor studii efectuate s-a proiectat fluxul tehnologic pentru confecția și asamblarea secțiilor și blocsecțiilor (dublu fund și tancuri laterale) în hala Secției Navale (extinsă în anul 1965), care era dotată cu poduri rulante și instalații de sudură corespunzătoare.

Ca platformă pentru montajul corpului navei a fost stabilită ca unică soluție suprafața existentă în partea de nord a halei Secției Navale, care are o lățime de numai 14 m și o lungime de 100 m. S-a proiectat și instalația specială de lansare la apă lângă platforma de montaj, adoptându-se o soluție originală ce a făcut obiectul inovației inginerului proiectant P. Dobrovolschi, împreună cu un colectiv de specialiști din șantier.

M.I.C.M. a defalcat prin sarcini de plan de stat comanda egipteană de 80 complete de 1.000 tone, spre execuție la 3 șantiere navale și anume:

- S. N. Brăila, 40 complete;
- S. N. Constanța, 24 complete;
- S. N. Giurgiu, 16 complete.

Subsemnatul Ing. N. Orac, la acea vreme Ing. Șef Adj. la S. N. Constanța, împreună cu Inginerii Șefi de la S. N. Brăila și S. N. Giurgiu, toți nominalizați cu răspunderea execuției producției de export, am fost convocați la M.I.C.M. de **Ministrul Adj. Ion Morega** și am fost instruiți privind execuția acestor nave, pentru care beneficiarul (Republica Arabă Unită – Egipt) urma să ne livreze bumbac, necesar industriei noastre textile.

Proiectul Completului de șlepuri de 1.000 tone a fost elaborat de Icepronav Galați.

- lungimea convoiului (2 șlepuri): L = 100 m;
- lățimea șlepului: B = 7,5 m;
- înălțimea de construcție: H = 3,5 m.

Șlepul împingător avea compartimentul mașini la pupa, dotat cu 2 motoare de propulsie (2 x 1200 C.P.), un agregat auxiliar de 150 C.P. și un pupitru de comandă. Nava avea 2 linii de axe, 2 elici cu duze kort și 2 cârme suspendate. În prova era instalată cabina de comandă escamotabilă, care era coborâtă la trecerea pe sub poduri. Instalația de lansare la apa s-a realizat în bazinul docului plutitor, lângă cheul dinspre hala Navală, folosind grinda articulată de cheu rezemată pe un flotor în plutire cu volumul calculat, a cărui scufundabilitate era controlată prin comenzi. Din fotografiile anexate se observă (vezi 85f, 86f, 87f) că proiectantul a utilizat grinda articulată de cheu ce folosise anterior pentru ancorarea docului plutitor de 8.000 tone. Sub capul acestei grinzi cu 2 brațe articulate de cheu s-a montat flotorul în plutire cu un pescaj ce asigura o platformă orizontală pe care să se așeze șlepul înainte de începerea lansării. După riparea șlepului de pe platforma de montaj pe platforma orizontală asigurată de grinda rezemată pe flotor (cu folosirea forței flotorului prin comenzi de golire pentru preluarea progresivă a greutății șlepului, permanent în poziție orizontală), se începea lansarea la apă prin imersarea controlată a flotorului, coborârea în apă a șlepului făcându-se lent cu o înclinare la babord până la plutire (când practic flotorul era complet scufundat). Șlepul în plutire era controlat în tancuri privind etanșarea, după care se trăgea la cheul de armare pentru montajul agregatelor din compartimentul de mașini și punte. Din fotografii se observă că zona pupa a șlepului împingător era armată cu duze, elici și cârme. Prin calcul s-a stabilit că prova și pupa puteau să rămână în consolă.

Cu ajutorul acestei instalații originale, în perioada 1966 – 1968 au fost lansate la apă 48 de șlepuri. Construcția Completelor fluviale pentru navigația pe Nil a fost supravegheată și clasificată de Registrul Bureau Veritas, prin inginerii inspectori BV: M. Maggio (BV Paris), Crăciunescu, M. Baciu, Jijie și I. Georgescu. Probele de marș pe mare conform programului s-au executat în zona litoralului M. Negre.

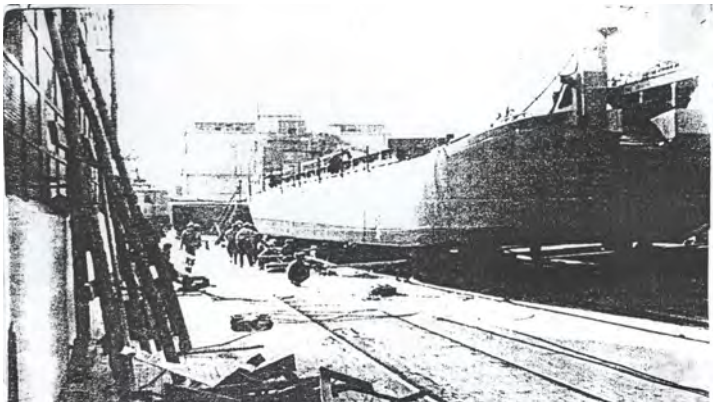


Fig. 85f. Foto din 1967: Șlep propulsat (împingător) din completul de 1.000 t – export Egipt construit pe platforma din nordul halei Secției Navale, lată de numai 14 m, a fost tras pe platforma specială de lansare (grinda articulată de cheu și rezemată pe un flotor cu scufundabilitate, controlată, amplasat în bazinul îngust dintre cheu și docul plutitor). Vedere din Est spre Vest: în stânga hala Secției Navale; în mijloc, platforma de asamblare eliberată prin tragerea șlepului pe instalația de lansare; în dreapta, șlepul gata de lansare la apă.

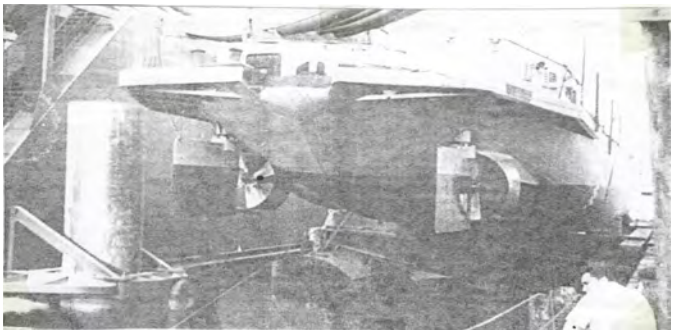


Fig. 86f. Foto din 1967: Vedere din pupa șlepului împingător tras pe instalația specială de lansare la apă. În stânga se vede docul plutitor cu dalbul de care este ancorat iar pe cheu, în dreapta jos, Ing. D. Fuiorea, Dir. S.N. C-ta, urmărind operația de lansare la apă.

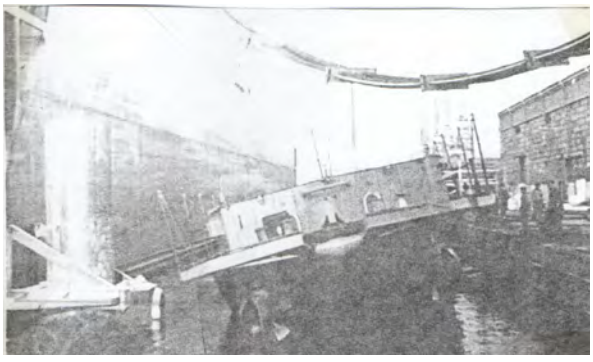


Fig. 87f. Foto din 1967: Lansarea la apă a șlepului împingător, prin înclinare la babord, urmare comenzilor de scufundare lentă a flotorului portant. Cu această instalație, în perioada 1967 – 1968, s-au lansat la apă 48 șlepuri (2 împingătoare și 24 împinse), export în Egipt.

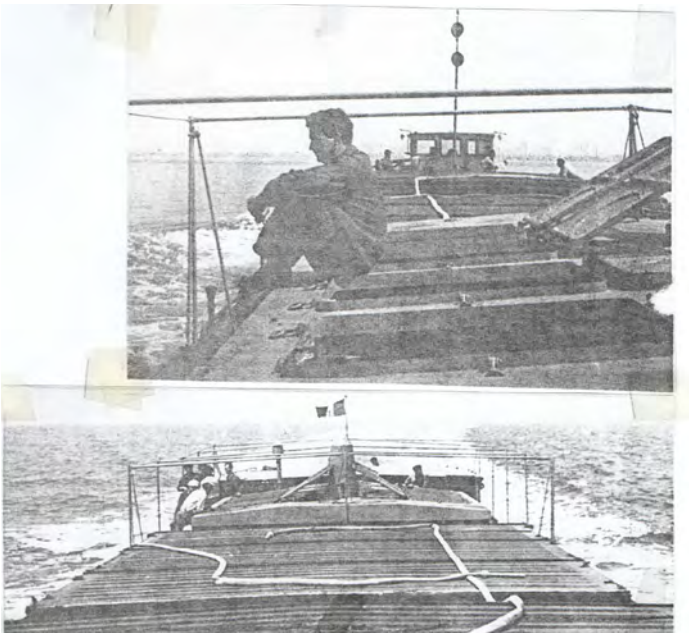


Fig. 88f și 89f. 2 fotografii din 1967: Probele de recepție pe mare. Sus, vedere din pupă în timpul probelor de regim în marș a motoarelor principale. Pauza între 2 citiri a parametrilor realizați (pe luminatorul compartimentului de mașini, Ing. N. Orac. Ing. Șef Adj. S.N.C-ta, președintele comisiei de predare a navei către Registrul Bureau Veritas și beneficiarul extern), jos, vedere din provă, pregătirea pentru probe a instalației de incendiu, vezi furtunele).

Fig. 90f. Foto din 1967: Probe de recepție pe mare. Lângă cabina de comandă, de la stânga la dreapta: V. Macovei (reprezentantul Industrialexport din S.N.C-ta), Ing. C. Constantinescu (dispecer), Ing. El. Kordy (beneficiarul egiptean) și Curtamet Sinan (controlor Serv. CTC).

Fig. 91f. Foto din 1967: Probe de recepție pe mare. Pe punte, în prova compartimentului de mașini. De la dreapta la stânga, Ing. D. Fuiorea, Dir. S.N. C-ta, Curtamet Sinan (controlor CTC), I. Stoicovici (maistru pr. Mecanic), electrician, ing. M. Baciu (Inspector Registru BV), N. Barbu (electrician).

Fig. 92f și 93f. Foto din ziua de 7 oct. 1968 – Deplasare cu șalupa S.N.C-ta, în bazinul unde erau ancorate convoaiele de șlepuri (vezi foto din dreapta) pregătite pentru navigaţia în siguranţă până în Egipt, cu remorchere de 6.000 CP. Șlepurile traversau M. Neagră, Marmara, Egee și Mediterană. În șalupă, de la stânga la dreapta: Secretarul Ministerului Transporturilor din Egipt, Ing. E. Ionescu, Șef Serv. Industrialexport Buc.), V. Macovei, reprezentant Industrialexport în S.N.C-ta) și Ing. D. Fuiorea, Dir. S.N. Constanța.

Am condus personal toate cele 24 probe de mare (vezi 88f, 89f, 90f, 91f), cu un echipaj navigant profesionist şi anume: comandant, **Radu Cociasu** (comandantul în exercițiu al docului plutitor de 8.000 tone) și Șef mecanic, **Ion Stoicovici** (maistru principal mecanic în șantier). Buna organizare a producției și livrarea promptă a motoarelor și echipamentelor din R.F. Germania a făcut posibil realizarea unui ritm de livrare de un complet pe lună.

Livrările la export s-au realizat astfel: 2 complete în 1966, 11 în 1967 și 11 în 1968.

După semnarea actelor de livrare cu reprezentantul egiptean **Ing. El Kordy**, șlepurile se etanșau perfect în zona suprastructurii, capacelor de magazii și cabina de comandă după care se duceau în portul Tomis unde stăteau parcate (vezi 93f)

până la venirea remorcherului cu care se făcea traversarea Mării Negre, Marmara, Egee și Mediterană. Menționez că în perioada celor 3 ani de execuție, Secțiile de producție au fost conduse de **Ing. I. Amira** (construcții corp), **Ing. C. Buzatu** (mecanică), **Ing. Florea Ovidiu** (electrică) și M. Dumitriu (tâmplărie). Pe lângă efortul conducerii (**Ing. D. Fuiorea – Director Ing. N. Orac, Ing. Șef Adj., Ec. D. Muhcina – Dir. Adj.** și **Ec. I. Baba – Contabil Șef**), este de remarcat aportul direct al personalului de concepție și execuție a acestor nave și anume: Ing. Gh. Codreanu, Ing. P. Dobrovolschi, Ing. M. Rusen, Ing. C. Constantinescu, Ing. C. Tau, Ing. Th. Iordanescu, Ing. I. Voineagu, Ing. I. Scupi, Ing. I. Amira, Ing. I. Pavia, Ing. Florea Ovidiu, Ing. C. Buzatu, Ing. I. Safta, Ing. Gheorghe Mircea, Ing. A. Sabău, Ec. D. Crăciun, Ing. H. Ciucaș, Ing. A. Orban și alții.

De asemenea am apreciat contribuția deosebită a tehnicienilor din serviciile de concepție, producție, control tehnic de calitate, aprovizionare etc., precum: Paul Constantinescu, C. Lambru, Popa Pavel, Leca Ion, Sisu Ion, Tacu Ștefan, Buzoianu Ion, Petrescu C., Preda C., A. Valcu, A. Secareanu, Sinorchian M., Marin Alex, Iacovache Gr., Pascu Nita, Mihai Alex., Sisu A., Lipan N., Dumitrescu St., Ionescu Nic., Curtamet Sinan etc. La execuția acestor nave pentru export livrate într-un ritm de 1 complet/luna trebuie menționat efortul maiștrilor Mutulica Gh., Matei Ion, Munteanu Ion, Voinescu Ion, Mihu I., Spataru Ion, Banica Ion, Gornea Nic., Lepadatu Ion, Teseleanu Gh., Barbu Nic. etc., a echipelor de muncitori constructori, lăcătuși și sudori conduse de Manole Ion, Stoica Nichita, Grosu D-tru, Pogan Olimpiu, Negoita Ion, Taralunga Gh., Vulturu Petcu, Cosac M., Dumitru Nic., Udateanu Ion, Barbu C. Ion, Vulpe V., Munes D., Negoita Nic., Ionescu D., Tanase V-le și alții de la Secția I-a, maiștrii Micu Toma, Uretu C., Maraloiu D., Vlasceanu I., Cristescu Vintila, Petrescu Nic., Garba St., Varghes M., Caliminte V., Popescu P. etc. și echipele conduse de Dan C., Poenaru P., Vaduva Gh., Dobre V., Drondoe Gh., Grofu C. etc., precum și cei 2 strungari de excepție Stanciu O. și Nicoară I. (care lucrau și cu strungurile portative la nave) de la Secția a II-a Mecanică, maiștrii M. Dumitriu, Ionescu Tr., Radu Gh. Ivan, Condulet Dorel, Toma Gh., Munteanu I., de la Secția a III-a tâmplărie și vopsitorie, maiștrii electricieni Goiceanu Nic. și V. Borcea, precum și echipele de electricieni conduse de Barbu N., Goiceanu P. și alții.

Supravegherea exploatării pe Nil în perioada de garanție, prevăzută de contractul extern, a fost asigurată de șantier prin **Ing. Tau Corneliu**, coordonator și mecanicii P. Poenaru și C. Dan precum și electricianul N. Barbu. Aceștia, trimiteau lunar informații privind exploatarea șlepurilor pe Nil. Nu s-au semnalat probleme deosebite.

Notă: „În anul 1991, când împreună cu soția am efectuat o excursie în Egipt, mergând cu o navă de pasageri pe traseul Luxor – Isna – Edfu – Asuan, am avut plăcuta surpriză să vad navigând pe Nil câteva complete de șlepuri pe

care le livrasem în urma cu 23 de ani. Mi-am amintit atunci câteva nume de botez ale completelor de șlepuri livrate de S. N. Constanța, precum: „El Giza", „Ismailia", „Damanhur", „Damietta", „Kafr El Zayat", „Alexandria" etc.! (acestea erau denumirile unor localități, majoritatea din zona deltei Nilului)."

Execuția acestor nave în perioada 1966 – 1968 a constituit o etapă importantă de verificare a potențialului tehnic al S. N. Constanța. Începând cu anul 1968, complexitatea navelor ce se vor realiza va crește iar forța de muncă în dezvoltare continuă se va specializa, structura și organiza pentru abordarea cu succes a construcțiilor viitoare.

3.6.2. Construcția cargourilor maritime de 1.920 tdw, export U.R.S.S.

După construcția și livrarea la export în perioada 1966 – 1968 a celor 24 Complete de șlepuri de 1.000 t, S. N. Constanța a obținut încrederea M.I.C.M., care în anul **1968** a onorat șantierul cu încă o comandă de export care prevedea **construcția și livrarea în U.R.S.S. a 11 cargouri de 1.920 tdw**. Prima navă trebuia livrată în anul 1970.

Proiectul cargoului a fost întocmit de **Icepronav Galați** care la acea dată era condus de **Ing. Gelu Kahu – Dir. General și Ing. Gh. Catrinescu – Dir. Tehnic,** două personalități de seamă pentru industria navală românească. Șefii de proiect au fost: la început **Ing. Traian Balais** și pe parcurs **Ing. Teodor Trandafir.**

Caracteristicile navei erau următoarele: lungimea L = 80,3 m, lățimea B = 11,92 m, înălțimea de construcție H = 5,64 m, motorul principal, Jugoturbina/Sulzer 1/6 TAD 36,1560 C.P./300, r/min., Diesel generatoare tip SKL Magdenburg – 6NVD 26-2, viteza navei = 12 Nd. Nava era destinată pentru transportul de mărfuri generale în magazii și cherestea pe punte. Nava era proiectată pentru navigația în ghețuri (Murmansk), având osatura din prova foarte robustă pentru spargerea gheții. Din partea conducerii S. N. Constanța, responsabilitatea pentru coordonarea execuției cargourilor de 1920 tdw a fost fixată prin decizie, fiind numit **Ing. N. Orac** care avea funcția de Ing. Șef Adj. al S. N. Constanța.

Pregătirea fabricației pentru execuția cargourilor de 1920 tdw export U.R.S.S. a început în anul 1968 și a necesitat o nouă creștere a forței tehnice a șantierului. Aceasta s-a dezvoltat continuu, în 1970 numărul inginerilor era de 69 (dublându-se față de anul 1965) iar numărul de maiștri la principalele secții de producție a ajuns la 54 față de 34 în 1965. După o analiză completă cu compartimentele de concepție, conducerea șantierului a hotărât următoarele:

- locul de montaj al corpului a fost stabilit pe aceeași unică platformă cu dimensiunile de 14 m x 100 m în nordul Secției I-a (de remarcat spațiul foarte îngust, nava având lățimea de 11,92 m, vezi 98f, 100f, 101f, 102f). Practic între navă și hală rămânea un spațiu liber cu lățimea de numai 0,504 m. Aceeași lățime de 0,504 m rămânea între navă și cheu;
- pentru asigurarea mijloacelor de ridicat pe platforma de montaj a corpului navei s-a trecut imediat la proiectarea și execuția în regim de urgență a unei macarale tip capră de 5 tf având căile de rulare amplasate pe cele 2 culoare laterale libere cu lățimea de numai 0,504 m. Lungimea căilor de rulare era de 100 m, macaraua acoperind în întregime corpul cargoului pe toată lungimea acestuia;
- s-a stabilit construcția unei săli de trasaj (construcție provizorie, vezi 95f) amplasată în afara șantierului, în apropierea depoului C.F.R. port;
- proiectarea fluxului tehnologic de confecții și asamblări secții și blocsecții în hala Secției I-a cu ieșirea pe cărucioare a secțiilor și blocsecțiilor în lateral prin partea de nord a halei spre platforma de montaj;
- construcția pe ștenduri (pe platformă), a blocsecțiilor prova și pupa (vezi 97f, 99f);
- omologarea procedeului de fasonare a tablelor navale folosind metoda încălzirii lineare cu flacără oxiacetilenică și răcirea simultană cu jet de apă (metodă aplicată pentru prima oară în țară), datorită faptului că la acea dată șantierul nu era încă dotat cu prese și valțuri pentru fasonarea tablelor (vezi 96f);
- omologarea procedeelor de sudură și autorizarea muncitorilor sudori cu Registrul U.R.S.S.;
- omologarea procedeelor de pasivizare și vopsire a tablelor navale;
- construcția etajelor de suprastructură, asamblarea lor pe platforma cheiului Salvamar și montajul pe navă (după lansarea la apă a corpului navei) cu macaraua plutitoare „Gigant” de 100 tf (vezi 103f, 104f, 105f);
- proiectarea și execuția unei instalații speciale de lansare a corpului cargoului la apă, amplasarea acesteia trebuind să fie lângă platforma de montaj.

Operațiunea cea mai complicată a fost găsirea și aplicarea unei soluții tehnice sigure de lansare la apă, în acele condiții impuse de locul de montaj, unde nu se putea aplica un sistem clasic sau alte soluții prevăzute de literatura tehnică din domeniu. După îndelungi căutări și reconsiderarea metodei folosite la lansarea la apă a șlepurilor construite de șantier în perioada 1966 – 1968, în același loc de

montaj, colectivul de ingineri și tehnicieni (în frunte cu directorul Ing. D. Fuiorea) care și-a asumat răspunderea rezolvării problemei a proiectat și realizat o construcție originală de lansare la apă a navelor ***pe verticală***, folosind pentru manevră o instalație hidraulică de forță pe cheu și scufundarea lentă și simultană a docului plutitor de 15.000 t. Din fotografiile anexate se observă că cele 2 grinzi orizontale pe care se trăgea nava de pe platformă erau rezemate inițial la un capăt pe cheu (sistem telescopic) iar la celălalt erau articulate de docul plutitor de 15.000 tone (vezi 94f). După tragerea navei pe poziția de lansare folosind cabestanele docului plutitor, cele 2 reazime de pe cheu erau preluate de cilindrii hidraulici așezați în trepte pe 2 stâlpi verticali. Acest lucru se realiza prin montarea deasupra punții principale a navei a încă 2 grinzi orizontale rezemate la capătul dinspre cheu pe cilindrii hidraulici superiori iar la celălalt fiind fixate de chesonul lateral al docului plutitor de 15.000 tone.

Lângă bordul navei dinspre cheu se montau 2 grinzi verticale fixate la capete de cele 2 perechi de grinzi transversale. După efectuarea acestui montaj se efectua o scurtă ridicare cu cilindrii hidraulici de forță, atât cât să se poată elibera reazimul de pe cheu al grinzilor transversale inferioare (prin retragerea capetelor telescopice de sprijin). După aceste operații începea practic coborârea navei pe verticală, în trepte, acționând instalația hidraulică de pe cheu simultan cu scufundarea docului plutitor (cilindrii hidraulici, în număr suficient, erau amplasați în locașuri speciale, așezate în trepte de sus și până jos, pe cei 2 stâlpi verticali amplasați pe cheu, vezi 101f, 102f).

Lansarea la apă a primului cargou botezat „Sosnovet" a avut loc la data de 20 august 1969. Referindu-se la creația originală cu ajutorul căreia s-a făcut lansarea la apă a primului cargou maritim la S. N. Constanța, ziarul „**Dobrogea Nouă"** menționa:

„S. N. Constanța realizează odată cu cargoul de 1920 tdw o importantă premieră tehnică pe plan mondial".

După lansarea la apă nava a fost trasă în bazinul Salvamar și conform proiectului tehnologic aici s-a montat suprastructura cu ajutorul macaralei plutitoare „Gigant" de 100 tf. Armarea navei s-a făcut la cheul de nord, zilnic făcându-se analize direct pe navă cu șefii de secții, ateliere și maiștrii responsabili pentru execuția și predarea lucrărilor la CTC, client (inginerii sovietici) și la Inspectorii Registrului U.R.S.S. În acea perioadă destul de dificilă am primit și sprijinul Centralei Industriale Navale Galați, prin prezența periodică a Directorului Tehnic **Ing. St. Drugescu**, precum și ing. D. Craiu și S. Agapie de la S. N. Galați. După predările tehnice și probele de cheu (vezi 106f), pe data de 15 sept. 1970 nava a plecat în probele de recepție pe mare (vezi 107f, 108f, 152d, 109f) după care a fost livrată beneficiarului extern (Sudoimport – U.R.S.S.).

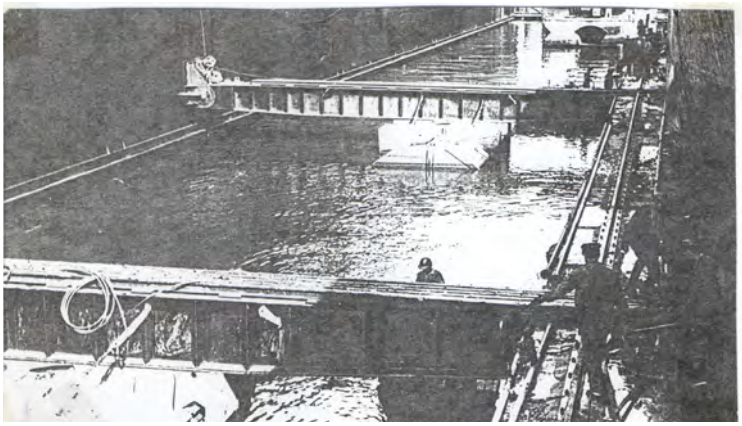


Fig. 94f. La începutul lunii aug. 1969 s-a montat instalația specială de lansare la apă a cargoului de 1920 tdw. De pe această instalație originală, în perioada 1969 – 1972 s-au lansat la apă 15 cargouri de 1920 tdw (11 pentru export URSS și 4 pentru NA VROM C-ta).

Fig. 95f. Foto din 1968: În prim plan, sala de trasaj amenajată într-o construcție provizorie, în afara șantierului (în apropierea depoului CFR Port). Aici s-a trasat planul de forme pentru construcția cargourilor de 1920 tdw și s-au întocmit șabloanele de lucru.

Fig. 96f. Foto din 1969: Fasonarea tablelor pentru construcția cargourilor de 1920 tdw folosind „procedeul încălzirii lineare” (inovatori: Ing. R. Voiculescu, Ing. N. Orac și Ing. I. Amira).

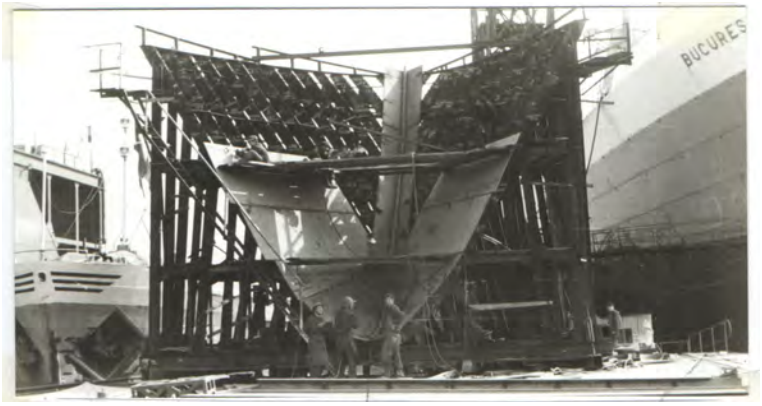


Fig. 97f. Foto din 1969. Execuţia pe ștend a blocsecției prova a cargoului de 1920 tdw.

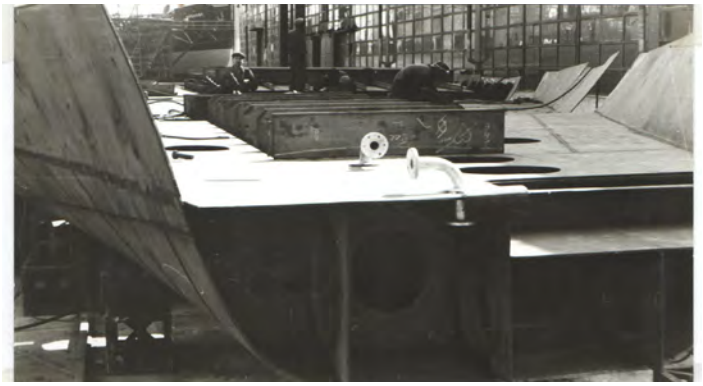


Fig. 98f. Foto din 1969. Pe platforma de montaj din nordul halei Secţiei Navale, cu o lățime de numai 14 m, a început montajul secţiilor de dublu fund la cargoul de 1920 tdw.

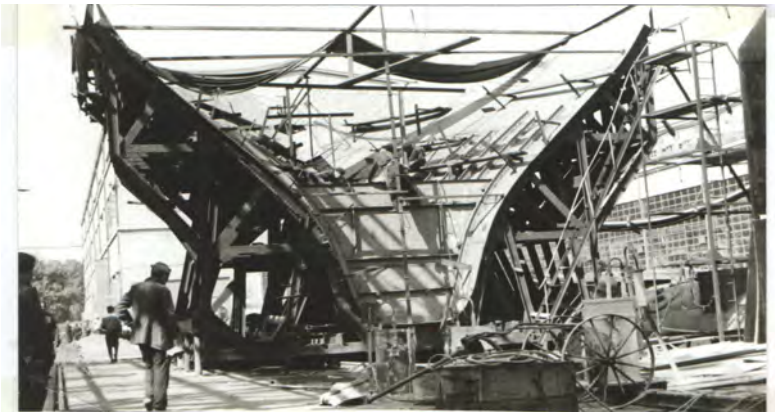


Fig. 99f. Foto din 1969: Execuţia pe ștend a blocsecției pupă a cargoului de 1920 tdw.

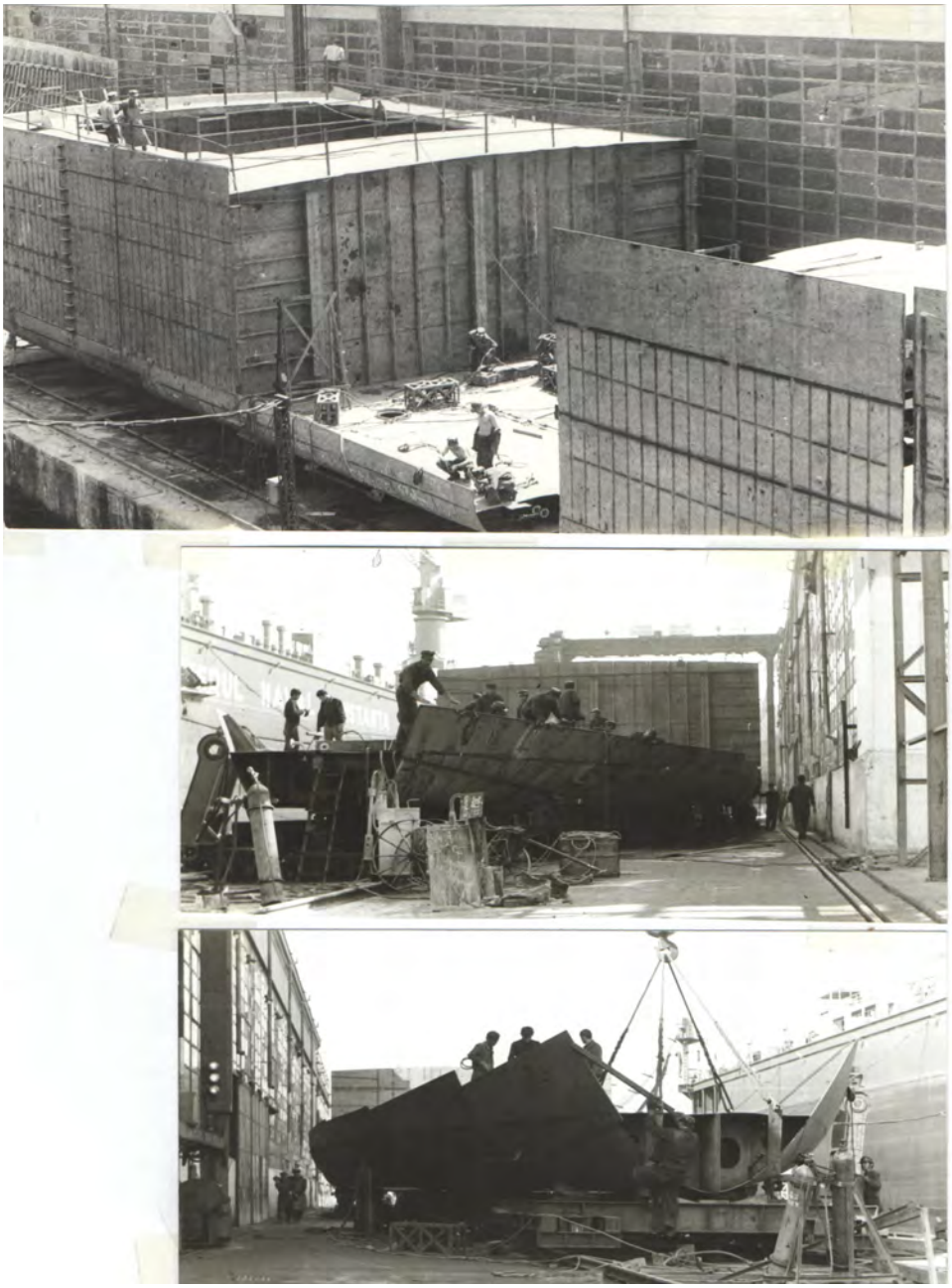


Fig. 100f, 101f și l02f. Diverse stadii de montaj a corpului cargoului de 1920 tdw, pe platforma din nordul halei Secției Navale, dotată cu o macara capră de 5 tf. Din fotografii se observă îngustimea platformei de montaj (de numai 14 m) dar la acea dată (1969), aceasta era unica soluție pentru construcția acestei nave.

Fig. 101f. Foto din ziua de 20 aug. 1969: lansarea la apă a corpului cargoului de 1920 tdw nr. l, în bazinul îngust dintre cheu şi docul plutitor de 15.000 t. În dreapta, pe marginea cheului se văd suporţii instalaţiei hidraulice; iar în mijloc, corpul cargoului şi sistemul de grinzi legate de doc şi sprijinite la cheu pe cilindrii hidraulici; în stânga, docul plutitor de 15.000 t, în operaţia de lansare la apă a navei „Mamaia” de 6.000 tdw (lansare simultană cu cargoul de 1.920 tdw).

„Este un sistem nou de lansare — ne spune ing. Dumitru FUIOREA, directorul şantierului — conceput de un colectiv de ingineri, maiştri şi muncitori de la noi şi folosit pentru prima oară în ţară. Noutatea constă în aceea că, în scopul folosirii maxime a capacităţilor de producţie, s-a renunţat la sistemul de lansare pe orizontală, cu ajutorul sănilior, lansarea efectuindu-se direct pe verticală, prin utilizarea unor prese hidraulice.

Ieri a fost lansat la apă primul cargou construit la S.N.C.

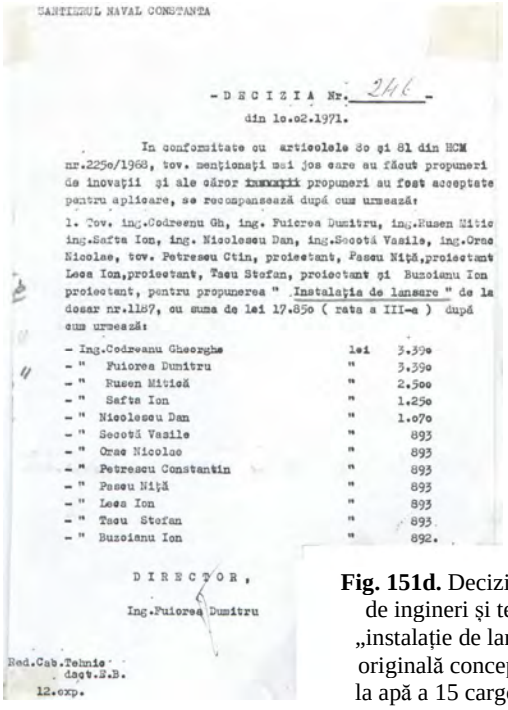
Momentul lansării la apă

Foto: G. CIOROBEA

Destinat să navigheze în apele nordului, primul cargou de 1.920 tdw construit la Constanţa

Nicolae CONSTANTIN

Fig. 102f. Evenimentul lansării la apă a corpului primului cargou de 1920 tdw, consemnat prin foto şi text de ziarul local „Dobrogea Nouă” din data de 21 aug. 1969. În stânga, platforma eliberată de navă şi plină de oameni; în mijloc, corpul navei în timpul lansării la apă; în dreapta, docul plutitor de 15.000 t.



SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

- D E C I Z I A Nr. 246 -

din 1o.o2.1971.

In conformitate cu articolele 8o și 81 din HCM nr.225o/1968, tov. menționați mai jos care au făcut propuneri de inovații și ale căror ~~inovații~~ propuneri au fost acceptate pentru aplicare, se recompensează după cum urmează:

1. Tov. ing.Codreanu Gh, ing. Fuiorea Dumitru, ing.Rusen Mitic ing.Safta Ion, ing. Nicolescu Dan, ing.Secotă Vasile, ing.Orac Nicolae, tov. Petrescu Ctin, proiectant, Pascu Niță,proiectant Lecs Ion,proiectant, Tacu Stefan, proiectant și Buzoianu Ion proiectant, pentru propunerea " Instalația de lansare " de la dosar nr.1187, cu suma de lei 17.85o (rata a III-a) după cum urmează:

- Ing.Codreanu Gheorghe	lei	3.39o
- " Fuiorea Dumitru	"	3.39o
- " Rusen Mitică	"	2.5oo
- " Safta Ion	"	1.25o
- " Nicolescu Dan	"	1.o7o
- " Secotă Vasile	"	893
- " Orac Nicolae	"	893
- " Petrescu Constantin	"	893
- " Pascu Niță	"	893
- " Lecs Ion	"	893
- " Tacu Stefan	"	893
- " Buzoianu Ion	"	892.

D I R E C T O R ,

Ing.Fuiorea Dumitru

Red.Cab.Tehnic
dact.S.B.
12.exp.

Fig. 151d. Decizie prin care se premiază cu rata a III-a ,colectivul de ingineri și tehnicieni, din S.N. Constanța, autorii inovației „instalație de lansare” (dosar nr. 1187j. Este vorba de instalația originală concepută la S.N. Constanța, folosită pentru lansarea la apă a 15 cargouri de 1.920 tdw, dintre care 11 pentru export.

Fig. 106f. Foto din sept. 1970: Cargoul de 1.920 tdw nr. l la cheul de Nord, complet armat, în probe de cheu.

Fig. 107f. Foto din 7 sept. 1970: La plecarea din şantier în probele de recepţie pe mare a primului cargou de 1.920 tdw „Sosnovet". La bord, pe puntea inferioară, Ing. D. Fuiorea Dir. S.N.C-ta, conducerea oraşului şi jud. C-ta, Ing. N. Todirascu, Dir. Comercial CIN Galaţi, Ing. N. Orac, Ing. Şef. Adj. S.N.C-ta, preşedintele comisiei de predare a navei la comisia de recepţie Sudoimport şi Inspecţia Registrului URSS, prezente la bord, comisia de predare, echipajul de probe românesc şi sovietic.

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

D E C I Z I A Nr... 696

din 5 iunie 1970

Pentru predarea cargoului prototip de 192o tdw. - expo
U.R.S.S. către comisia de recepţie Sudoimport şi Registrul U.R.S.S
se numeşte următoarea comisie:

	Numele şi prenumele	Funcţia în gent.	Funcţia în co
1.	Ing.Oroc Nicolae	Ing.şef adj.	Preşedinte
2.	Ing.Duzatu C-tin	Disp.şef adj.	Locţiitor preş
3.	Ing. Zeupi Ioelf	Şef serv.CTC	Membru
4.	Ing.Codreanu Gh.	Şef serv.constr.şef	"
5.	Ing.Boveanu M.	Adj.şef serv.telm.	"
6.	Ing.Sabău Adrian	Adj.şef secţ.II.	"
7.	Dumitrescu Ştefan	Dispecer pr.	Mecanic de pre
8.	Uretu C-tin	Maistru pr. s.II.	"
9.	Cristescu Vintilă	Maistru tubulat.s.II.	membru
10.	Cristea Ştefan	Maistru electr. s.II.	"
11.	Popescu Nicolae	" "	"
12.	Frîncu C-tin	Constr.CTC mec. s.II.	"
13.	Goicenu Nicolae	" " electr.s.II.	"
14.	Ing.Gheorghe Mircea	Adj.şef secţia I	"
15.	Matei Ion	Maistru pr. s.I.	"
16.	Negoiţă Nicolae	Maistru lăc. s.I.	"
17.	Ghirane D-tru	Cont.CTC S.I.	"
18.	Sacu Gh.Ivan	Maistru s.III.	"
19.	Condulej Dorel	Maistru vopsit.	"
20.	Crăciun Daniel	Şef serv. aprov.	"
21.	Ing.Popa Octavian	Resp.inventar	"
22.	Cazacenco Vladimir	Tehn.I CTC	secretar comi

Secretarul comisiei va fi ajutat direct în pregătirea şi
prezentarea la recepţie a documentelor conform programului de pre
de următorii tovarăşi:

1. Ing.Teodorescu D-tru
2. Ing.Ureţă Ion
3. Ing.Constant Ioanescu M.
4. Petrescu Victor - traducător l. rusă.

- Comisia de predare numită mai sus va prezenta lucrările şi le va prezenta la recepţie Comisiei Sudoimport şi Registrului URSS conform graficului silnic de predări întocmit în lumina prog mului de probe de recepţie la cheu şi în marş, avizat de Reg.URSS şi Comisia Sudoimport.

- Activitatea comisiei începe cu data prezentului ordin.

- Zilnic, comisia va informa pe subsemnatul de modul în care se desfăşoară predarea şi recepţia lucrărilor la navă.

D I R E C T O R,
Ing. Fuiorea Dumitru

152d/ Decizia SNC-ta nr.696 / 5 Iun. 1970, de numire a comisiei de predare a navei la

Fig. 152d. Decizia S.N.C-ta nr. 696/5 iun. 1970, de numire a comisiei de predare a navei la Sudoimport şi Registrul URSS. Preşedintele comisiei de predare, Ing. N. Orac. Ing. Şef Adj.

Fig. 108f. Foto din 10 sept. 1970. Cargoul de 1.920 tdw „Sosnovet", în probe de recepţie pe mare.

Tot în anul 1970 a fost lansat la apă și Cargoul nr. 2 **„Cerepovet”** care pe data de 22 dec. 1970 a efectuat probele pe mare iar livrarea la export s-a făcut până la sfârșitul anului. În perioada (1970 – 1974), cu aceeași instalație S. N. Constanța a lansat la apă încă 13 cargouri de 1920 tdw în continuare, livrările la export în U.R.S.S. s-au realizat astfel: 3 nave în 1971, 3 nave în 1972 și 3 nave în 1973 (vezi 110f, 111f). În anul 1974 s-au livrat 4 nave la Navrom Constanța având numele: „Palas”, „Nazarcea”, „Poiana” și „Novaci”. Supravegherea construcției cargourilor de 1920 tdw a fost efectuată de Registrul U.R.S.S. și respectiv R.N.R.

Execuția și livrarea la sfârșitul anului 1970 a primelor 2 cargouri de 1920 tdw a reprezentat o nouă reușită a colectivului de muncitori, ingineri, tehnicieni și maiștri repartizați în activitatea de construcții navale. Compartimentele tehnice împreună cu secțiile și atelierele de producție au rezolvat operativ și cu competență problemele dificile de pregătire a fabricației cu investiții minime. De remarcat efortul colectivului care a soluționat problema lansării la apă și care a fost format din următorii: **Ing. Gh. Codreanu, Ing. D. Fuiorea, Ing. M. Rusen, Ing. I. Safta, Ing. D. Nicolescu, Ing. V. Secota, Ing. N. Orac precum și tehnicienii proiectanți C. Petrescu, I. Leca, N. Pascu**, **St. Tacu și I. Buzoianu**.

De asemenea, din compartimentele de proiectare, tehnologie, producție, control tehnic, sculărie și aprovizionare, un aport direct la realizarea navelor l-au adus: I. Sisu, Ing. T. Iordănescu, Ing. C. Rus, Ing. G. Simatiuc, P. Constantinescu, Ing. N. Tudor, Popa Pavel, Ing. A. Orban, Ing. L. Ionescu, C. Lambru, Gh. Ivașcu, A. Secareanu, I. Minciu, A. Sisu, N. Rodeanu, R. Secuiu, Al. Marin, Gr. Iacovache, V. Oprea, St. Dumitrescu, P. Anghel, N. Ionescu, Ing. C. Tau, Ing. I. Ercuta, Curtamet Sinan, D. Chirana, I. Teleanu, N. Busuioc, L. David, M. Lazurenu, P. Popescu, S. Parlea, M. Sinorchian, St. Anghel, Petre Ștefan, D. Maximas, R. Hirchman, St. Lungeanu etc.

Șefii de Secții din perioada de construcție a cargourilor de 1920 tdw au fost: Ing. I. Amira și Ing. V. Plăcintă, la Secția I-a Construcții corp, Ing. C. Buzatu și Ing. C. Constantinescu la Secția II-a Mecanica, M. Dumitriu la Secția III-a Tâmplărie și vopsitorie, I. Stoicovici la Secția Docuri plutitoare. Șefii Serviciilor funcționale au fost următorii: Ing. Gh. Codreanu la Serv. Proiectare, Ing. I. Voineagu la Serv. Tehnic, Ing. M. Tanentap la Serv. Plan, Ing. Gh. Dimoiu la Serv. Organizarea Prod., Ing. E. Moroianu și Ing. M. Stan la Serv. Producție, Ing. I. Scupi la Serv. CTC, Ing. Gh. Tita la Serv. Mecanic, Șef Ing. C. Bozea la Cabinetul Tehnic, Ec. Dan Crăciun, la Serv. Aprovizionare, Ing. C. Salcescu, la Bir. Protecția Muncii, I. Gavan, consilier juridic. La construcția corpului navei au participat maiștrii: Gh. Mutulică, I. Matei, I. Mihu, I. Voinescu, I. Banica, I. Udateanu (trasator), I. Munteanu, I. Spataru, N. Gornea, I. Lepadatu, N. Negoiță, N. Barbu, D. Ionescu și alții, împreună cu echipele de constructori navali, sudori și lăcătuși conduse de următorii: I. Manole, D. Grosu, O. Pogan, N. Stoica, P. Vulturu, Gh. Țarălungă, M. Cosac, V. Panait, Gh. Nula, D. Mocanu, A. Vulpe, V. Stirbu, A. Atanasiu, D. Munes, D. Gavrilă, V. Olteanu, A. Catalina, I. Ovreuta, D. Teseleanu, V. Tănase, D. Doxan, I. Titeica, C. Petrache etc.

De la Secția a II-a Mecanică, atelierele de montaj bord, strungărie, tubulatură și electrică trebuie menționat în mod deosebit un colectiv de maiștri principali care au

contribuit decisiv la montaj, probe şi predarea navelor şi anume: C. Uretu, un adevărat Şef mecanic St. Cristea, un adevărat Şef electrician, V. Cristescu, pentru montajul şi probele la instalaţiile de tubulatura şi N. Petrescu, Şef atelier strungărie.

Anul XXIII, nr. 6866 | Marți, 15 septembrie 1970 | 4 pagini, 30 bani

Primul cargou construit la Șantierul naval Constanța, gata pentru exploatare

EXAMENUL PROBELOR DE LARG — O REUȘITĂ DEPLINĂ

...Ultima cursă pe mare, în cadrul programului de recepționare a navei de către beneficiar : calificativ FOARTE BINE ! Diversele probe la care a fost supusă au fost trecute cu succes. Cel dintîi cargou de 1.920 tdw, construit la ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA este gata de exploatare. Asemenea notații — fugare, dar semnificative — au fost prilejuite în cursul zilei de simbătă, cînd, timp de mai multe ore, în largul mării, cargoul, toate instalațiile sale, au fost supuse unor examene minuțioase și exigente, pe care le-a absolvit strălucit.

Primul vas din seria celor de aceeași capacitate, pe care le realizează constructorii navali constănțeni, reprezintă, fără îndoială, o realizare deosebită, cu care se poate mîndri întreaga industrie românească. Așa cum ne-au relatat inginerii Traian Balais și Teodor Trandafir, de la ICPROCNAV, șefii proiectului, cargoul a fost proiectat în întregime de către specialiștii noștri, în concordanță și la nivelul ultimelor noutăți tehnice în materie, folosite în lume. Capacitatea relativ redusă (se știe că industria noastră fabrică nave de tonaje mult mai mari) este compensată din plin de calitățile și proprietățile sale deosebite. Vasul este echipat cu un motor de 1.360 CP, care dezvoltă o viteză de navigație de 12 noduri. Comanda motorului principal se face de la distanță, din timonerie. De fapt, noul cargou se caracterizează printr-un înalt grad de automatizare, este tipul de navă cel mai perfecționat, din acest punct de vedere, construit în țară. Destinat să transporte cherestea, vasul a fost pregătit pentru înmagazinarea oricărui fel de mărfuri generale. Osatura sa, în special la prova, a fost întărită special, pentru a se preta navigației pe mările și fluviile nordice (pe Dunăre vasul ar se-

Mihai MACARIE

(Continuare în pag. a III-a)

Cargoul de 1.920 tdw în rada portului Constanța.

Pag. a 3-a

O reușită deplină

(Urmare din pag. 1)

ţiona ca un veritabil spărgător de gheață !).

Bordul cargoului este echipat cu macarale de mare capacitate (5 tone-forță) având brațe de 12 metri lungime, ce-i permit manipularea mărfurilor chiar și pe cea de-a doua linie (față din dată portuară). Echipamentul progresiv de ridicare și manipulare îi dovedit o deplină independență, fiind apt să efectueze operații de încărcare și descărcare în orice port, fără dotările tehnice corespunzătoare. Numeroase utilaje și o mare parte din aparatura de bord reprezintă și ele „prezențe industriale românești". Ținînd întrucîtva pentru prima dată în construcția navală de la noi. În sfîrșit, alte caracteristici, confirmate în regim de exploatare : visibilitate bună (datorită amplasării blocului de comandă la pupa), o deosebită stabilitate, trepidații minime, zgomot redus, condiții de confort dintre cele mai favorabile pentru echipaj.

Schițînd toate acestea, am reliefat — implicit — munca deosebită, de înaltă calificare încununată de satisfacția întîlnirii, pe care a depus-o întregul colectiv al Șantierului Naval Constanța. El a realizat un adevărat record : construcția cargoului a durat mai puțin decît cîteva fabricație al oricărui prototip de navă fabricat în România. Mai întîi, a fost sarcina celor de la secția I navală, condusă de inginerul Vasile Pîrlogeă, de a executa cît mai repede corpul metalic al navei — și această sarcină a fost îndeplinită exemplar. În zilele de încordare ale începutului, au ieșit în evidență prieperea, spiritul creator, abnegația multor oameni ca Gheorghe Turălungă, Nichita Stoican, maiștrii Petre Dima și Ion Matei etc. Apoi, a venit rîndul sudorilor, montatorilor, tîmplarilor, mecanicilor, lăcătușilor-montori, în sfîrșit — al marinarilor, care, de cîteva luni, probează funcționalitatea vasului pe mare. Alte nume, deci, au intrat în circulația colectivului : Vasilică Cristescu, Constantin Vișan, Constantin Țîței, Victor Păcălici, Ion Barbu, Nicolae Popescu... e greu să adunci, în aceste cîteva rînduri, numele tuturor !... Inginerul șef adjunct al șantierului, iovarășul Nicolae Orac, îi ne să ne informeze că și din punct de vedere tehnologic se poate vorbi de lucruri noi, la construcția navei. Fabricarea acesteia a fost o adevărată școală a producției pentru întregul colectiv : o școală ale cărei învățăminte oamenii au început de la să le aplice la execuția celorlalte cargouri asemănătoare.

— Vom face totul ca să grăbim terminarea celui de-al doilea cargou de 1.920 tdw

Fig. 152d, 109f. Fragmente din articolul „Examenul probelor de larg – o reuşită deplină", însoţit de fotografia „cargoul de 1.920 tdw în rada portului Constanţa". Inginerii Traian Balais şi Teodor Trandafir, şefi de proiect de la ICEPRONAV Galaţi, prezintă caracteristicile cargoului şi performanţele instalaţiilor din dotare. Autorul articolului remarca aportul specialiştilor din S.N.C-ta: Ing. V. Plăcintă, Şef Secţia I-a Navală, Nichita Stoica , P. Dima, I. Matei, V. Cristescu, C. Visan, N. Popescu, ing. N. Orac etc.

Aceștia au fost susținuți permanent de maiștrii Micu Toma, I. Popescu, V. Dobre, I. Vlăsceanu, St. Garba, M. Varghes, I. Ganea, V. Caliminte, V. Tudor, N. Goiceanu, V. Borcea, N. Popescu și alții, împreună cu echipele de muncitori conduse de I. Iliescu, C. Dan, I. Buzoianu, Gh. Vaduva, I. Sârbu, I. Sava, C. Titei, V. Făcăleț, P. Poenaru, Gh. Drondoe, C. Grofu, C. Dan, P. Goiceanu etc., dar și de Ing. H. Ciucas cu piesele executate la atelierul de forjă și turnătorie. De la Secta a III-a Tâmplărie și vopsitorie au participat maiștrii Radu Gh. Ivan, Tr. Ionescu, Gh. Toma, D. Condulet, I. Gutu, Tr. Munteanu, D. Ion, împreună cu echipele conduse de C. Salcu, C. Chirchiboi, I. Dobra, A. Petrescu, Ciocodeica etc.

Un aport important la realizarea construcției navei și executarea multiplelor reglaje și probe la agregate și instalații și-au adus-o și tinerii ingineri angajați în acea perioadă la secții și compartimentele tehnice, precum: **N. Matei**, L. Ionescu, F. Ilias, **M. Gheorghe**, **A. Daraban**, **A. Sabău**, M. Megas, Gh. Vlad, **I. Moise**, I. Ercuta, **R. Hernea**, **E. Concegulian**, **D. Teodorescu**, **N. Constantinescu**, S. Girgirian, A. Tudor, A. Paraschiv, P. Ghitescu, Gh. Oancea, C. Pop, I. Satrapeli, **Gh. Cujba**, **C. Dinicica**, **G. Vizireanu**, D. Vizireanu, I. Dumitriu și alții.

Am subliniat câteva nume prin faptul că peste câțiva ani ei vor deveni conducători ai șantierului (Dir. General, Dir. Tehnic, Dir. Economic, Șefi de Secții, Serv.) Fac mențiunea că am remarcat aici doar cca. 150 de oameni cu care am colaborat și care au depus eforturi serioase pentru realizarea primelor construcții de nave maritime la S. N. Constanța, mulți dintre ei fiind evidențiați și la pct. ***3.6.1.*** (construcția a 24 Complete de șlepuri de 1.000 t – export Egipt). Dar în această perioadă scurtă de doar 3-4 ani au apărut și nume noi în special ale seriilor anuale de ingineri angajați să întărească activitatea de concepție și execuție în special pentru noul profil, construcția de nave. Spațiul acestei monografii nu poate cuprinde toți salariații participanți cu contribuții importante la realizarea acestor construcții. Cu siguranță că toți se regăsesc în documentele de arhivă ale S. N. Constanța, o parte dintre ei încă activi, fiind prezentați și în anexa 2 „anuarul 1997” (cuprinzând tot personalul S. N. C. din acel an).

3.7. CONDUCEREA COLECTIVĂ LA ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ȘI PREGĂTIRILE PENTRU MAREA DEZVOLTARE

Începând cu anul 1968 S. N. Constanța s-a subordonat direct **Centralei Industriale Navale** (C.I.N.) al cărui sediu s-a fixat la **Galați**, în conformitate cu hotărârea M.I.C.M. care prevedea ca Centrala să fie grefată pe Șantierul Naval Galați, care la acea vreme era cel mai mare din țară**.**

Totodată, din 1968 s-a trecut și la sistemul de conducere colectivă a întreprinderilor (**Consiliul Oamenilor Muncii**) care avea și un Birou Executiv. Conducerea operativă era exercitată de un Comitet de Direcție. **La S. N. Constanța, primul**

Comitet de Direcție a fost constituit din conducerea operativă a șantierului din acea vreme și anume: Ing. D. Fuiorea, Director, Ing. V. Secota, Ing. Șef, Ing. N. Orac, Ing. Șef Adj. Ec. D. Muhcina – Dir. Adj. și Ec. I. Baba – Contabil Șef (vezi 150d).

Totodată în Consiliul Oamenilor Muncii din Centrala Industrială Navală Galați au fost aleși și reprezentanții S. N. Constanța, **Ing. D. Fuiorea**, Director și **Ing. N. Orac**, Ing. Șef Adj.

După 1969, conducerea șantierului a fost completată cu funcția de **Ing. Șef Adj. reparații nave**. În acest fel, din partea conducerii șantierului, fiecare profil de activitate era condus direct de un Ing. Șef Adj. A fost momentul când forța de muncă a fost mai clar selectată, împărțită și repartizată pe cele două activități conduse de cei doi Ing. Șefi Adj., care la analizele de producție operau cu Șefii de Secții sau Adjuncții acestora (în funcție de repartizarea răspunderilor făcute de conducere), Șefii de ateliere și maiștri precum și responsabilii stabiliți din partea serviciilor și compartimentelor (proiectare, tehnologie, CTC, aprovizionare, producție, organizare – normare, protecția muncii etc.).

În perioada 1966 – 1972, producția de construcții nave s-a concretizat în realizarea următoarelor produse:

- 24 Complete de șlepuri de 1.000 tone – export Egipt;
- 8 cargouri maritime de 1920 tdw – export U.R.S.S.;
- o deroșeză pentru execuția lucrărilor de adâncire a bazinelor portului Constanța în extindere spre Sud;
- 6 bacuri dormitor de 42 locuri;
- 33 șalupe de 65 C.P.

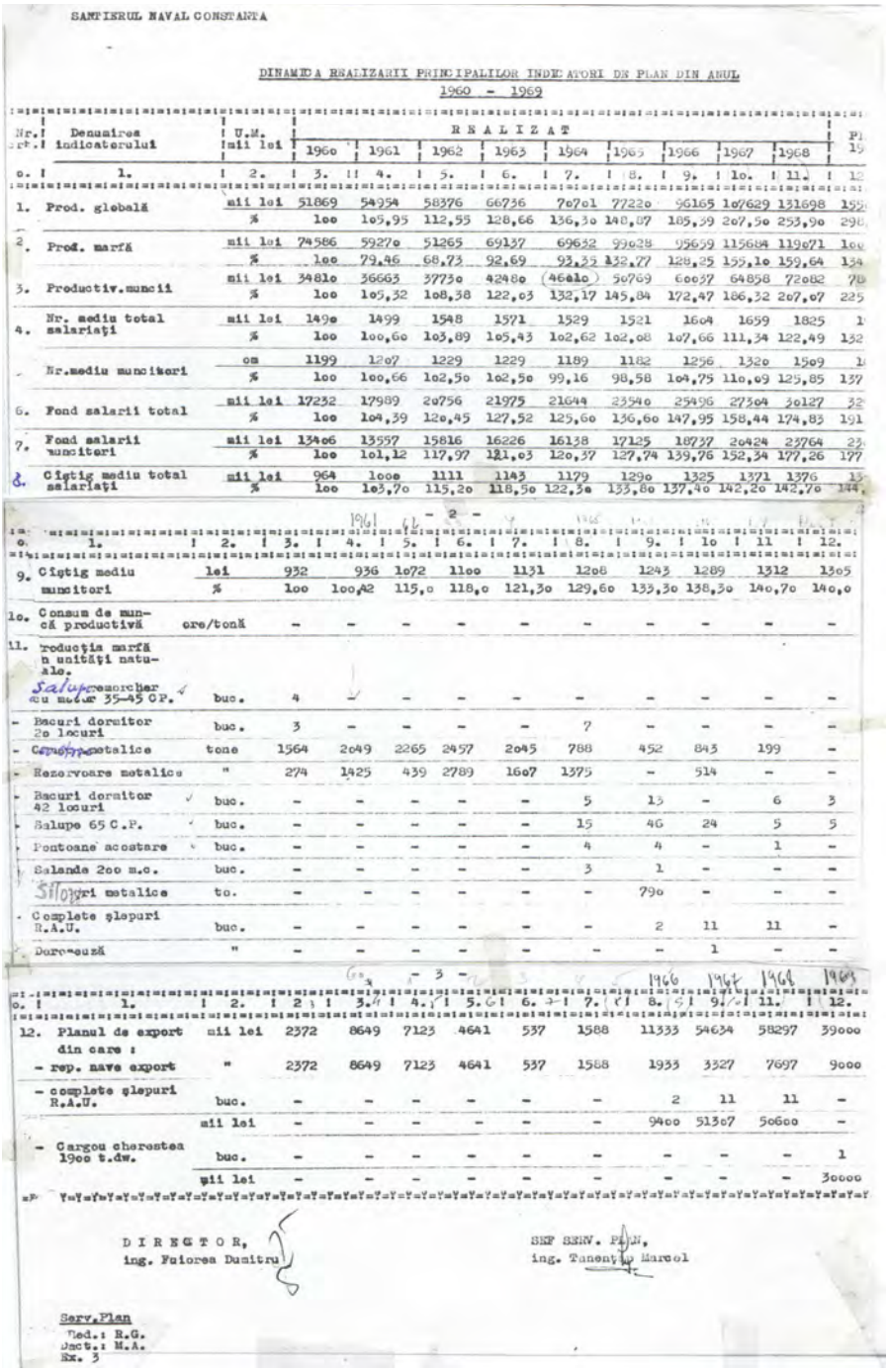
Putem afirma că în perioada **1965 – 1972** forța de muncă repartizată pentru construcția de nave s-a specializat și maturizat, încadrându-se în disciplina de plan, ritmurile și ordinea impuse de fluxul tehnologic de fabricație.

Este momentul să remarcăm că dotarea și nivelul de organizare atins de S. N. Constanța în etapa a III-a de dezvoltare va rămâne în istoria șantierului ca etapa pregătitoare pentru marea investiție ce se va realiza în următorii ani (1972 – 1977). În vederea specializării la șantierele navale din străinătate, în perioada 1971 – 1972 au fost trimiși în Norvegia **inginerii M. Rusen și A. Sabău**, ambii viitori Directori Generali.

În 1970, valoarea producției marfă realizată de S. N. Constanța a fost de 161.934 mii lei din care reparațiile de nave 63.494 mii lei. Pentru prima oară construcțiile de nave au devenit prioritare reprezentând 43,8% din volumul producției anuale totale, față de reparațiile de nave de 39,2%.

În 1970, cifra de afaceri a S. N. Constanța a ajuns să fie de **6,41** ori mai mare decât în 1950 și de **3,36** ori superioară celei din 1960.

Numărul de salariați a ajuns atunci la **2.214** persoane (vezi 158d și 217d).



SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

DINAMICA REALIZARII PRINCIPALILOR INDICATORI DE PLAN DIN ANUL 1960 - 1969

Nr. crt.	Denumirea indicatorului	U.M. mii lei	REALIZAT 1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Pl 19
0.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12
1.	Prod. globală	mii lei	51869	54954	58376	66736	7o7o1	7722o	96165	1o7629	131698	155
		%	1oo	1o5,95	112,55	128,66	136,3o	148,87	185,39	2o7,5o	253,9o	298
2.	Prod. marfă	mii lei	74586	5927o	51265	69137	69632	99o28	95659	115684	119o71	1oo
		%	1oo	79,46	68,73	92,69	93,33	132,77	128,25	155,1o	159,64	134
3.	Productiv.muncii	mii lei	3481o	36663	3773o	4248o	(4641o)	5o769	6oo37	64858	72o82	7o
		%	1oo	1o5,32	1o8,38	122,o3	132,17	145,84	172,47	186,32	2o7,o7	225
4.	Nr. mediu total salariați	mii lei	149o	1499	1548	1571	1529	1521	1604	1659	1825	1
		%	1oo	1oo,6o	1o3,89	1o5,43	1o2,62	1o2,o8	1o7,66	111,34	122,49	132
	Nr.mediu muncitori	om	1199	12o7	1229	1229	1189	1182	1256	132o	15o9	1
		%	1oo	1oo,66	1o2,5o	1o2,5o	99,16	98,58	1o4,75	11o,o9	125,85	137
6.	Fond salarii total	mii lei	17232	17989	2o756	21975	21644	23546	25496	27364	3o127	32
		%	1oo	1o4,39	12o,45	127,52	125,6o	136,6o	147,95	158,44	174,85	191
7.	Fond salarii muncitori	mii lei	1346	13557	15816	16226	16138	17125	18737	2o424	23764	25
		%	1oo	1o1,12	117,97	121,o3	12o,37	127,74	139,76	152,34	177,26	177
8.	Cîștig mediu total salariați	mii lei	964	1ooo	1111	1143	1179	129o	1325	1371	1376	13
		%	1oo	1o3,7o	115,2o	118,5o	122,3o	133,8o	137,4o	142,2o	142,7o	144

- 2 -

o.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	1o	11	12.
9.	Cîștig mediu muncitori	lei	932	936	1o72	11oo	1131	12o8	1243	1289	1312	13o5
		%	1oo	1oo,42	115,o	118,o	121,3o	129,6o	133,3o	138,3o	14o,7o	14o,o
1o.	Consum de muncă productivă	ore/tonă	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11.	Producția marfă în unități naturale.											
	Salupe remorcher cu motor 35-45 CP.	buc.	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Bacuri dormitor 2o locuri	buc.	3	-	-	-	-	7	-	-	-	-
-	Construcții metalice	tone	1564	2o49	2265	2457	2o45	788	452	843	199	-
-	Rezervoare metalice	"	274	1425	439	2789	16o7	1375	-	514	-	-
-	Bacuri dormitor 42 locuri	buc.	-	-	-	-	-	5	13	-	6	3
-	Salupe 65 C.P.	buc.	-	-	-	-	-	15	4G	24	5	5
-	Pontoane acostare	buc.	-	-	-	-	-	4	4	-	1	-
-	Salande 2oo m.c.	buc.	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-
-	Silozuri metalice	to.	-	-	-	-	-	-	79o	-	-	-
-	Complete șlepuri R.A.U.	buc.	-	-	-	-	-	-	2	11	11	-
-	Dorcrezină	"	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-

- 3 -

o.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	11.	12.
12.	Planul de export din care :	mii lei	2372	8649	7123	4641	537	1588	11333	54634	58297	39ooo
	- rep. nave export	"	2372	8649	7123	4641	537	1588	1933	3327	7697	9ooo
	- complete șlepuri R.A.U.	buc.	-	-	-	-	-	-	2	11	11	-
		mii lei	-	-	-	-	-	-	94oo	513o7	5o6oo	-
	- Cargou cherestea 19oo t.dw.	buc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		mii lei	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3oooo

DIRECTOR,
ing. Fuiorea Dumitru

ȘEF SERV. PLAN,
ing. Tanenți Marcel

Serv.Plan
Red.: R.G.
Dact.: M.A.
Ex. 3

Fig. 155d. Dinamica realizării principalilor indicatori de plan la S.N.C-ta în perioada 1960 – 1969.

După 1970 și volumul de reparații de nave va crește datorită numărului mare de nave cu care va fi înzestrată flota Navrom (vezi 156d), prin construcția seriilor de nave de 4.500 tdw, 12.500 tdw și 15.000 tdw, la S. N. Galați, a celor 4 cargouri de 1.920 tdw construite de S. N. Constanța precum și a navelor de 25.400 tdw, 36.000 tdw și 80.000 tdw, importate din Japonia. Pe ambele docuri plutitoare de 8.000 și respectiv 15.000 tone s-a lucrat intens la reparațiile și reviziile curente la navele flotei comerciale de pescuit oceanic și portuare, precum și la carenajul și operațiile de control pe doc, imediat după efectuarea probelor de recepție pe mare a navelor livrate de S. N. Galați, S. N. Brăila și S. N. Turnu Severin. În perioada 1965 – 1972 am colaborat cu mulți colegi și conducători din șantierele navale, I.M.N. Galați, Navrom Constanța și Galați, A.F.D.J., Icepronav Galați, M.I.C.M., I.S.I.M. Timișoara, Industrialexport, precum: Ing. I. Calina, Ing. V. Miron, Ing. C. Draganescu, Ing. V. Novac, Ing. I. Corpaci, Ing. Costin, Ing. A. Ribitchi, Ing. Tudorascu, Ing. A. Praisler, Ing. Drasovean, Ing. V. Lăcătuș, F. Palosanu, Agapie, Craiu și alții de la S. N. Galați, Ing. Gh. Panait și Ing. P. Buleci de la S. N. Brăila, Ing. I. Babos, Ing. I. Pielaru, Ing. Modalca, Ing. Pandelea, Ing. Parasceac și Ing. D. Ionescu de la S. N. Turnu Severin, Ing. Iancu și S. Wolfsohn de la S. N. Giurgiu, Ing. G. Caraman de la S. N. Oltenița, Ing. C. Iacob și Ing. Tanase de la I.M.N. Galați, Ing. Anghel Maximilian și Ing. N. Bătrânu de la A.F.D.J. Sulina, Ing. N. Zeicu și Cdt. Gh. Balaban de la Navrom Constanța, Ing. I. Simionescu și Ing. G. Georgescu de la Navrom Galați, Ing. L. Aburel, Ing. I. Rebega, Ing. V. Papadopol, Ing. S. Schein, Ing. P. Schein, Ing. V. Manea, Ing. Gr. Manea, Ing. G. Chitila, Ing. Tr. Balais, Ing. T. Trandafir, Ing. E. Dima, Ing. E. Bujenita, Ing. I. Ghita, Ing. C. Closca, Ing. I. Negrea, Ing. M. Rubinstein și alții de la Icepronav Galați, Ing. Salagean, Ing. Hrelescu, Ing. Surgean, Ing. Cioara, de la I.S.I.M. Timișoara, Ing. T. Aldea, Ing. E. Ionescu, Ing. H. Gomoescu de la Industrialexport, Ing. Anghel Flaviu, Ing. P. Georgescu, Ing. M. Buzescu, Ing. G. Constantin de la M.I.C.M. Prof. Ing. C. Alexandru, Prof. Ing. M. Manolache, Prof. Ing. I. Ionita, Prof. Ing. D. Raileanu, Prof. Ing. C. Iosifescu, Prof. Ing. I. Bidoae, Conf. Ing. V. Alexandru de la Universitatea din Galați etc.

O reparație capitală mai deosebită a executat S. N. Constanța în anii 1970 – 1972 la cargoul de mărfuri generale „**Vrancea**”. Această navă cu numele inițial „Vishva Shanti”, în urma unei furtuni a fost grav avariată prin urcarea pe digul de larg al portului Constanța. Partea din prova pe o lungime de cca. 100 m a fost complet distrusă și echipajul a abandonat nava. Navrom Constanța, noul proprietar legal, a hotărât refacerea navei. Nava a fost ridicată pe docul plutitor de 15.000 tone și partea de corp prova ireparabilă a fost eliminată iar zona pupa cu compartimentul de mașini și suprastructura a fost reparată capital, etanșată, balastată corespunzător și lansată la apă. Întrucât la acea vreme șantierul nu avea condiții să execute tronsonul de 100 m lungime din prova, acesta a fost executat de S. N. Galați, după proiectul întocmit de Icepronav Galați. Partea prova finalizată constructiv, etanșată și lansată de pe cală și balastată la S. N. Galați a fost remorcată pe Dunăre și M.

Neagră până la S. N. Constanța (circula atunci în șantier întrebarea: care este cea mai lungă nava?! răspunsul era comic și la obiect: nava „Vrancea”, care are prova la Galați și pupa la Constanța!).

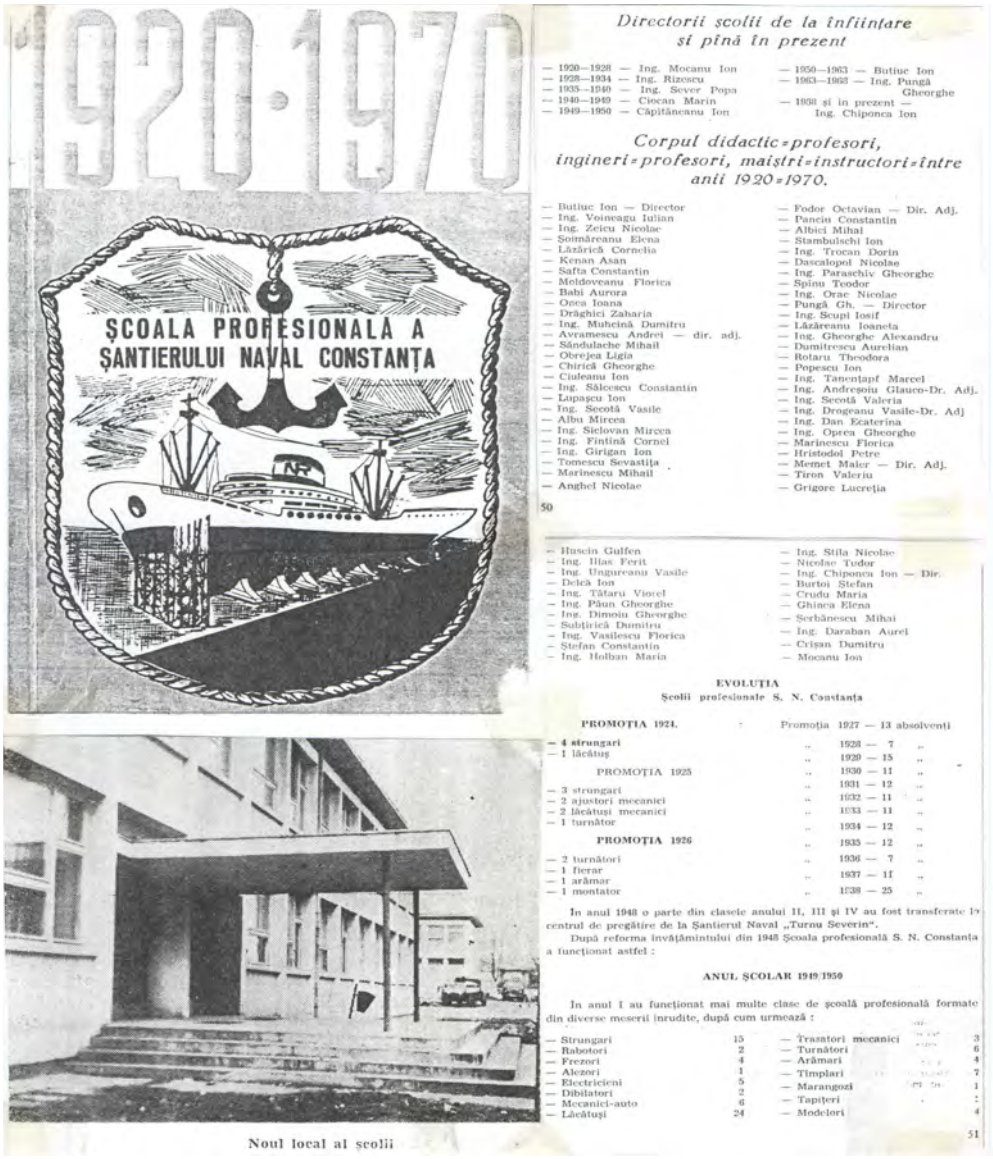


Fig. 153d. Pagini și foto extrase din Monografia „1920 – 1970, Școala Profesională a S.N. Constanța”. Sus, coperta monografiei și jos, noul local al Grupului Școlar al S.N. Constanța dat în folosință în anul 1962. Sunt prezentate numele directorilor și al cadrelor didactice precum și date statistice privind structura claselor și evoluția numărului de absolvenți pe meserii.

ANUL ŞCOLAR 1951/1952

A continuat cu aceleaşi meserii şcolarizate în clase combinate, astfel :

	Anul I	II	III
Înscrişi	69	85	69
Promovaţi	69	85	61

ANUL ŞCOLAR 1955/1956

Şcoala a funcţionat cu 9 clase de elevi repartizaţi pe 3 ani de studii şi meserii, astfel :

	Anul I	II	III
— Lăcătuşi montatori	20	23	—
— Strungari	21	—	19
— Lăcătuşi constructori nave	24	19	25
— Instalaţii tehnico-sanitare	—	21	—
— Electrician inst. lumină-forţă	—	—	29

ANUL ŞCOLAR 1961/1962

Şcoala a funcţionat cu 11 clase repartizate pe ani de studii şi meserii, astfel :

	Anul I	II	III
— Lăcătuşi pt. constr. navale	38	31	26
— Lăcătuşi pt. constr. metalice	29	—	—
— Sculer matriţer	30	—	—
— Sudori	32	—	31
— Strungari	—	28	—
	Anul I	II	III
— Lăcătuşi mecanici montatori	—	57	—
— Marangozi	—	—	24

ANUL ŞCOLAR 1965/1966

Şcoala a funcţionat cu clase repartizate pe ani de studii şi meserii astfel :

	Anul I	II	III
— Lăcătuş pentr. constr. navale	33	69	25
— Tubulator naval	29	—	—
— Strungar	35	—	—
— Sudor	34	—	—
— Lăcătuş montator	—	42	38
— Lăcătuş mec. mot. comb. internă	—	62	113
— Electrician întreţ. reparaţii	—	34	—

ANUL ŞCOLAR 1966/1967

Începînd cu acest an şcolar s-a iniţiat un curs seral pentru pregătirea de muncitori calificaţi în următoarele meserii, şi au absolvit şcoala profesională — curs seral în anul şcolar 1968/1969 :

— Lăcătuş pentru constr. metalice	— 29 elevi
— Electrician pentru întreţ. şi reparaţii	— 20 elevi
— Lăc. mec. ind. constr. maşini	— 19 elevi

Aceste cursuri serale au continuat cu a doua serie de elevi în anul şcolar 1967/1968 absolvind şcoala profesională serală în anul şcolar 1969/1970 la următoarele meserii :

— Lăcătuş pentru constr. navale	— 29 elevi
— Lăcătuş mec. ind. constr. maşini	— 31 elevi

ANUL ŞCOLAR 1968/1969.

În acest an conform H.C.M. nr. 981/1967 pe lîngă şcoala profesională a luat fiinţă şi un curs de pregătire de muncitori calificaţi prin ucenicie la locul de muncă — învăţămînt comasat — 3 luni pe an, cu un efectiv de 6 clase la meseriile :

— Lăcătuşi pt. const. navale	— 2 clase
— Tubulatori navali	— 2 clase
— Sudori	— 1 clasă
— Tîmplari mobilă şi art. tehn.	— 1 clasă

Pentru anul şcolar 1970/1971 în şcoala profesională vor fi cuprinşi un număr de 899 elevi la următoarele forme de şcolarizare şi meserii :

Şcoala profesională — curs de zi	anul I	II	III
— Lăcătuş pt. constr. navale	108	84	32
— Lăc. mec. în ind. constr. maşini	36	37	27
— Mecanic mot. comb. internă	34	34	31
— Electrician pt. întreţ. şi rep.	—	—	28
— Electrician pt. constr. navale	62	—	—
— Tubulatori navali	—	30	—
Total elevi	240	185	121

Ucenicie la locul de muncă	anul I	II	III
— Lăcătuş pt. constr. navale	—	—	46
— Electrician pt. întreţ. reparaţii	—	32	—
— Tubulatori navali	69	—	46
— Sudori	30	—	32
— Strungari	30	—	—
— Tîmplari mobilă şi art. tehnic	30	30	23
Total ucenici	159	62	149

DINAMICA

Privind evoluţia absolvenţilor Şcolii Profesionale S. N. Constanţa

1924	— 5 absolvenţi	1960	— 66 absolvenţi
1927	— 13 absolvenţi	1961	— 53 absolvenţi
1930	— 11 absolvenţi	1962	— 82 absolvenţi
1934	— 12 absolvenţi	1963	— 146 absolvenţi
1938	— 25 absolvenţi	1964	— 98 absolvenţi
1952	— 61 absolvenţi	1965	— 176 absolvenţi
1956	— 73 absolvenţi	1966	— 167 absolvenţi
1957	— 63 absolvenţi	1967	— 176 absolvenţi
1958	— 54 absolvenţi	1968	— 131 absolvenţi
1959	— 69 absolvenţi	1969	— 294 absolvenţi
		1970	— 300 absolvenţi

Fig. 154d. Pagini cu statistici din activitatea Şcolii profesionale a S.N. Constanţa (1920 – 1970).

Fig. 112f. Unul din atelierele şcoală pentru ucenici, organizat la S.N. Constanţa după anul 1970. Localul atelierelor a fost amenajat corespunzător în corpul unor barje date la casare.

Cuplarea celor 2 jumătăți s-a realizat la S. N. Constanța pe docul plutitor de 15.000 tone. După lansarea la apă și finalizarea lucrărilor la toate instalațiile au fost efectuate probele de recepție la cheu și pe data de 11 apr. 1972 nava a plecat în probe de mare. Așa a intrat în patrimoniul flotei Navrom Constanța cea de a 58-a nava comercială, o navă modernă de 12.000 tdw, propulsată de un motor economic de 8.800 C.P. alimentat cu motorină și combustibil greu, realizându-se o viteza a navei de18 Nd, la acea dată cargoul „Vrancea"devenind cea mai rapidă navă din flotă și cu o autonomie de navigație de 18.000 Mm.

După anul 1970, în perspectiva marii dezvoltări, completarea și specializarea efectivelor de muncitori, ingineri, tehnicieni și maiștri a devenit o preocupare majoră a conducerii șantierului (vezi 157d, 158d). În baza H.C.M. nr. 509/30 apr. 1971 s-a dezvoltat Școala Profesională a S. N. Constanța. Am anexat și câteva pagini cu date din Monografia „1920 – 1970" a Școlii Profesionale a S. N. Constanța (vezi 153d, 154d și 112f).

În 1970 Școala Profesională avea 23 profesori și 6 maiștri instructori. În trim. III – 1972 s-au recepționat 12 săli de clasă și atelierele anexă în suprafață de 1.200 mp iar la data de 29 dec. 1973 s-a recepționat internatul școlii de 600 locuri și cantina.

Numărul de salariați ai șantierului ajunsese în 1972 la peste 2.300 persoane.

Numărul inginerilor angajați în perioada 1970 – 1972 a crescut de la 69 la 91.

La pct. ***3.6.2***. am prezentat numele câtorva ingineri tineri angajați în perioada 1965 – 1970, care au contribuit la construcția primelor nave pentru export în Egipt și U.R.S.S.

În perioada 1971 – 1972 au mai fost angajați încă 35 ingineri, printre care: **A. Stoian**, **N. Bocaneala**, I. Nutu, L. Feldman, **D. Rotaru**, M. Manole, C. Paraschivescu, M. Megas, **N. Cosma**, D. Vasilache, P. Ghitescu, I. Tanase, **V. Daghie**, **N. Tudor** cu specialitatea nave, **V. Felea**, M. Costea, V. Nicoară, I. Lica, E. Dinu, C. Neagu, M. Traicu, C. Danila, M. Severin P. Budacea, **N. Chitic**, **T. Duca**, D. Gheorghitescu, **T. Tanase**, I. Navroschi, A. Jeflea, C. Andries și **E. Bedighian** cu specialitatea mecanică, P. Branea, Ilie H. Dan, A. Neicu, Gh. Bors și Gh. Misa cu specialitatea electrotehnică, electronică și automatică, **D. Gimurtu** și **M. Georgescu** cu specialitatea construcții, T. Hălmăgeanu și S. Pereanu cu specialitatea sudură, E. Stoenica cu specialitatea chimie, R. Duca și alții.

În aceeași perioadă au fost angajați și economiștii: E. Rotaru, **I. Dinu**, **M. Voicu**, **I. Neagoie**, **C. Ciorbaru**, C. Gheorghiu, R. Seghedin, R. D. Eremia, E. Teodoru și alții. Sublinierea câtorva nume de ingineri și economiști indică faptul că ei vor fi promovați mai târziu în funcțiile de Dir. General, Ing. șef sau Șefi de Secții și Servicii. În **anul 1972, numărul de maiștri angajați la secțiile de producție ajunsese la 55**, din care exemplificăm: Gh. Mutulica, N. Gornea, I. Matei, I. Voinescu, I. Mihu, I. Banica, P. Dima, I. Spataru, I. Manole, O. Pogan, I. Munteanu, N. Negoiță, Gh. Chirila, V. Apostu, M. Cosac, Gh. Nula, N. Lascu, D. Ionescu, N. Barbu, D. Caraiman, V. Olteanu, V. Peniu, M. Iordache, Agi, I. Lepadatu, I. Barbu, I. Udateanu, I. Chiriac și alții de la Secția I-a construcții, sudură și lăcătușerie, T. Micu,

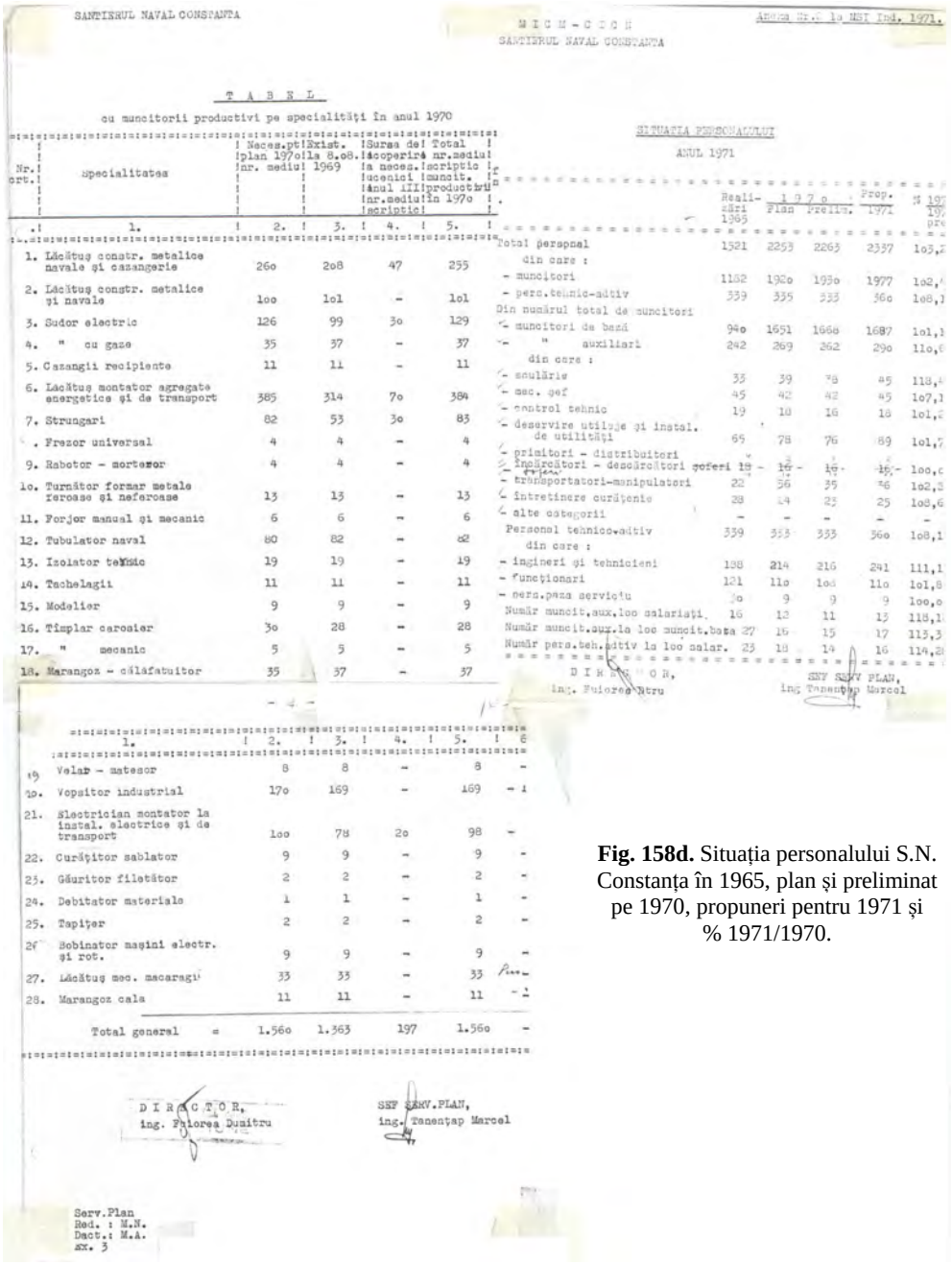
I. Stoicovici, C. Uretu, V. Cristescu, V. Dobre, M. Grama, N. Petrescu, St. Garba, V. Tudor, V. Caliminte, M. Varghes, C. Dan, P. Popescu, Z. Puscasu, F. Bautu, V. Moraru, C. Nejloveanu, Gh. Nedelcu, I. Vladareanu, Gh. Vaduva, I. Trandafir, I. Avrigeanu, I. Vlasceanu, T. Husein, I. Iliescu, Gh. Corbeanu, Gh. Tulbureanu, N. Popescu, St. Cristea, C. Seitan, V. Nita și alții de la Secția a II-a Mecanică, montaj, strungărie, tubulatură și electrică, T. Ionescu, M. Dumitriu, Gh. I. Radu, D. Condulet, I. Dobra, A. Petrescu, D. Ion, C. Chirchiboi, G. Calin și I. Gutu de la Secția a III-a tâmplărie și vopsitorie, V. Duca, R. Naghi M. Vladareanu și D. Maraloiu de la Secția Mec. – energetică, S. Parlea de la sculărie etc.

Ținând cont de aportul adus pentru formarea și educarea multor serii de muncitori calificați în Școala Profesională a S. N. Constanța, menționam și maiștrii instructori: I. Lupașcu, I. Mocanu, D. Subtirica, D. Crisan, Popescu. Tehnicienii din acea perioadă cu un aport însemnat în compartimentele de proiectare, tehnologie, producție, control tehnic investiții etc. au fost următorii: I. Leca, I. Sisu, R. Alexandrescu, C. Petrescu, Th. Petrescu, St. Tacu, Al. Valcu, Gh. Ivascu, N. Rodeanu, R. Secuiu, N. Pascu, Popa Pavel, C. Lambru, P. Constantinescu, I. Buzoianu, A. Sisu, M. Sinorchian, V. Secuiu, A. Secareanu, A. Dinu, Al. Marin, P. Ciocan, G. Iacovache, St. Dumitrescu, I. Constantinescu, V. Pavel, Gh. Ursu, V. Pârvan, Gh. Sufragiu, Gh. Cosmeanu, Gh. Trandafir, N. Lipan, C. Ionescu, Gh. Minciu, M. Dragan, I. Moise, S. Constantinescu, St. Popa, I. Paraschiv, N. Chirilov, C. Francu, P. Burtea, I. Spataru, I. Avram, Gh. Lipici, P. Enache, S. Curtamet, L. David, P. Anghel și alții.

Printre salariații din Serviciile funcționale, remarcăm aportul adus de G. Cinate, Gh. Sosoi, D. Teodorescu, N. Ionescu, M. Marculescu, N. Radulescu, M. Paraschivescu, V. Jarnea, E. Stoian, D. Paraschiv, Tr. Berbec, C. Gheorghe, R. Anghel, M. Viciu, I. Barbu, C. Jivu, A. Huzau, A. Maximov, M. Tiripan, M. Ciorbaru,A.Craciun,S.Munteanu C.Ifrim, M. Enache, N. Dinu, M. Cartuta, G. Jivu, R. Gheorghiu, I. Stanila, A. Vaduva, Fl. Tanasescu și alții. Am menționat mai sus oamenii de bază cu care șantierul a pregătit intrarea în etapa marilor investiții din perioada următoare (1972 – 1977), majoritatea dintre ei participând direct la construcția navelor de mare tonaj contribuind cu experiența lor la formarea noilor generații de constructori navali. Din anul **1971**, în organigrama S. N. Constanța s-a aprobat și funcția de **Ing. Șef Adj. Investiții**, în care a fost numit **Ing. Gh. Codreanu** care în perioada 1974 – 1977 va deține funcția de Ing. Șef Investiții.

Experiența corpului tehnic și a lucrătorilor pe specialități a crescut permanent prin contactul direct și continuu cu marea diversitate de tipuri de nave reparate în șantier, nave ce fuseseră construite în șantierele navale din țară dar și din străinătate.

Realizările din perioada 1965 – 1972 a planului producției fizice la cele 2 activități, de reparații și construcții de nave, spiritul novator și soluțiile tehnice aplicate precum și reușita livrării primelor construcții de nave la export au făcut dovada ca la S. N. Constanța s-a format un colectiv competent, hotărât, bine organizat și structurat.



SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

T A B E L

cu muncitorii productivi pe specialități în anul 1970

Nr. crt.	Specialitatea	Necesg. pt. plan 1970 nr. mediu	Exist. la 8.08. 1969 nr. mediu	Sursa de acoperire a necesg. ! anul II ! nr.mediu !	Total muncit. la 1.o ! scriptic !	
1.	1.	2.	3.	4.	5.	
1.	Lăcătuș constr. metalice navale și cazangerie	26o	2o8	47	255	
2.	Lăcătuș constr. metalice și navale	1oo	1o1	-	1o1	
3.	Sudor electric	126	99	3o	129	
4.	" cu gaze	35	37	-	37	
5.	Cazangii recipiente	11	11	-	11	
6.	Lăcătuș montator agregate energetice și de transport	385	314	7o	384	
7.	Strungari	82	53	3o	83	
.	Frezor universal	4	4	-	4	
9.	Rabotor - mortezor	4	4	-	4	
1o.	Turnător formar metale feroase și neferoase	13	13	-	13	
11.	Forjor manual și mecanic	6	6	-	6	
12.	Tubulator naval	8o	82	-	82	
13.	Izolator termic	19	19	-	19	
14.	Tâchelagii	11	11	-	11	
15.	Modelier	9	9	-	9	
16.	Tîmplar carosier	3o	28	-	28	
17.	" mecanic	5	5	-	5	
18.	Marangoz - calafatuitor	35	37	-	37	
19.	Velar - matesor	8	8	-	8	-
2o.	Vopsitor industrial	17o	169	-	169	- 1
21.	Electrician montator la instal. electrice și de transport	1oo	78	2o	98	-
22.	Curățitor sablator	9	9	-	9	-
23.	Găuritor filetător	2	2	-	2	-
24.	Debitator materiale	1	1	-	1	-
25.	Tapițer	2	2	-	2	-
26.	Bobinator mașini electr. și rot.	9	9	-	9	-
27.	Lăcătuș mec. macaragii	33	33	-	33	-
28.	Marangoz cala	11	11	-	11	- 1
	Total general =	1.56o	1.363	197	1.56o	-

DIRECTOR,
ing. Filorea Dumitru

ȘEF SERV. PLAN,
ing. Tănțap Marcel

Serv.Plan
Red. : M.N.
Dact.: M.A.
ex. 3

M I C M - C I C H
SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

ANEXA NR. la NOT Ind. 1971.

SITUAȚIA PERSONALULUI
ANUL 1971

	Realizări 1965	1970 Plan	1970 Prelim.	Prop. 1971	% 1971/1970
Total personal	1521	2253	2263	2337	1o3,2
din care :					
- muncitori	1182	192o	193o	1977	1o2,4
- pers.tehnic-adtiv	339	335	333	36o	1o8,1
Din numărul total de muncitori					
- muncitori de bază	94o	1651	1668	1687	1o1,1
- " auxiliari	242	269	262	29o	11o,6
din care :					
- ucenici	33	39	38	45	118,4
- mec. șef	45	42	42	45	1o7,1
- control tehnic	19	18	16	18	1o1,2
- deservire utilaje și instal. de utilități	69	78	76	89	1o1,7
- primitori - distribuitori					
- încărcători - descărcători					
- transportatori-manipulatori	22	36	35	36	1o2,8
- întreținere curățenie	28	24	25	25	1o8,6
- alte categorii	-	-	-	-	-
Personal tehnico-adtiv	339	333	333	36o	1o8,1
din care :					
- ingineri și tehnicieni	188	214	216	241	111,1
- funcționari	121	11o	1o8	11o	1o1,8
- pers.paza serviciu	3o	9	9	9	1oo,o
Număr muncit.aux.1oo salariați	16	13	11	13	118,1
Număr muncit.aux.la 1oo muncit.bază	27	16	15	17	113,3
Număr pers.teh.adtiv la 1oo salar.	23	18	14	16	114,2

DIRECTOR,
ing. Filorea Dumitru

ȘEF SERV. PLAN,
ing. Tănțap Marcel

Fig. 158d. Situația personalului S.N. Constanța în 1965, plan și preliminat pe 1970, propuneri pentru 1971 și % 1971/1970.

Fig. 157d. Structura pe specialități și numărul muncitorilor productivi din S.N. Constanța în anul 1970.

31088/27 IX 1969

Către,

SANTIERUL NAVAL CONSTANŢA

TOVARĂSULUI DIRECTOR ING. FLORESCU DUMITRU

In urma discuţiilor purtate cu beneficiarii lucr lor de reparaţii, pentru anul 1970 vi se fixează următoare sarcini de reparaţii (în afara planului F).

Plan reparaţii producţie marfă:		77.000	mii lei
- din care :			
A. pentru A F D J Galaţi		2.200	mii lei
- compus din :			
1. Dragă Marea Neagră	-	1.000	-"-
2. Salanda 16 Februarie	-	600	-"-
3. Salanda 23 August	-	600	-"-
B. pentru S.C.N. Constanţa	-	5.470	-"-
- compus din :			
4. Remorcher Poarta Albă	-	250	-"-
5. Salanda Chilia	-	160	-"-
6. Salanda Razelm	-	160	-"-
7. Salupa Albatros	-	30	-"-
8. Ceam nr.61	-	40	-"-
9. Gamara 90	-	100	-"-
10. Gabara 92	-	120	-"-
11. Ponton nr.814	-	20	-"-
12. Salanda Odobeşti	-	80	-"-
13. Salanda Pietrosul	-	80	-"-
14. Salanda Bursuca	-	80	-"-
15. Salanda Canara	-	80	-"-
16. Tanc motor Monteoru	-	70	-"-

- 2 -

17. Deroşeza Victoria	-	80	mii lei
18. Deroşeza nr. 3940	-	60	-"-
19. Macara Hercules	-	700	-"-
20. Remorcher Viteazul	-	400	-"-
21. Draga Constanţa	-	560	-"-
22. Macara Titan	-	320	-"-
23. Tanc buncheraj	-	70	-"-
24. Remorcher Tuzla	-	400	-"-
25. Draga Mamaia	-	320	-"-
26. Macara Gigant	-	250	-"-
27. Draga Dunărea	-	320	-"-
28. " Calatis	-	320	-"-
29. " Ovidiu	-	400	-"-
C. pentru D.N.M. Constanţa		48.200	-"-
compus din :			
30. Pasager Transilvania	-	3.500	-"-
31. Cargou 4500 tone Victoria	-	1.300	-"-
32. Idem Vaslui	-	600	-"-
33. Idem Tîrgovişte	-	1.300	-"-
34. Idem Galaţi	-	700	-"-
35. Idem Bacău	-	700	-"-
36. Idem Deva	-	700	-"-
37. Idem Cluj	-	600	-"-
38. Idem Sibiu	-	600	-"-
39. Idem Iaşi	-	600	-"-
40. Idem Craiova	-	1.300	-"-
41. Idem Brăila	-	700	-"-
42. Idem Braşov	-	600	-"-
43. Idem Baia Mare	-	600	-"-
44. Idem Tîrgu Mureş	-	600	-"-
45. Idem Suceava	-	700	-"-
46. Idem Oradea	-	700	-"-
47. Idem Timişoara	-	600	-"-
48. Idem fără numere	-	100	-"-
49. Idem 1600 t.Caransebeş	-	500	-"-
50. Idem Petrila	-	500	-"-

- 3 -

51. Cargou 1600 t.T.Severin	-	400	mii lei
52. Idem Piatra Neamţ	-	400	-"-
53. Idem Sighişoara	-	500	-"-
54. Idem Vatra Dornei	-	500	-"-
55. Idem 1100 t. Buzău	-	400	-"-
56. Idem Arad	-	400	-"-
57. Idem Piteşti	-	400	-"-
58. Idem Roman	-	400	-"-
59. Idem 710 t. Moldova	-	400	-"-
60. Idem 650 t. Mangalia	-	400	-"-
61. Idem 500 t. Midia	-	400	-"-
62. Idem 500 t. Sulina	-	400	-"-
63. Idem 450 t. Tulcea	-	700	-"-
64. Idem 15000 t. Sinaia	-	2.000	-"-
65. Idem 15000 t. Predeal	-	2.000	-"-
66. Idem 1100 t. Bucureşti	-	2.000	-"-
67. Idem Dobrogea	-	1.300	-"-
68. Idem 5400 t. Mamaia	-	600	-"-
69. Idem 5000t. Eforie	-	600	-"-
70. Mineralier 25400 t. Hunedoara	-	2.000	-"-
71. Idem Maramureş	-	800	-"-
72. Idem Lupeni	-	2.000	-"-
73. Idem Carpaţi	-	800	-"-
74. Idem Dunărea	-	800	-"-
75. Idem Bucegi	-	2.000	-"-
76. Idem Reşiţa	-	800	-"-
77. Idem 22500 t.Oltul	-	600	-"-
78. Idem 12500 t Petroşeni	-	700	-"-
79. Petrolier 36000 t. Argeş	-	800	-"-
80. Petrolier 36000 t. Oltenia	-	800	-"-
81. Petrolier 19000 t.Ploieşti	-	2.200	-"-
82. Petrolier 19000 t.Prahova	-	2.200	-"-
D. Reparaţii export	-	15.000	-"-
E. Andocări pentru nave noi şi reparaţii diverşi beneficiari.	-	6.130	-"-

In cadrul capitolului E veţi executa următoarele ridicări pe doc ca subfurnizor :

- 4 -

1. Macara Sirot
2. Remorcher Sulina
3. Salanda Gorgova
4. Tanc motor Cîmpina

Repararea acestor nave fără lucrările de andocare şi cele legate de opera vie, se vor face de S.N. Brăila ca furnizor principal.-

Pe această bază veţi încheia urgent contractele d reparaţii cu beneficiarii stabilind de comun acord data intrăr în reparaţie şi perioada de imobilizare (pentru capitolele A,B. şi C).

De asemenea veţi urmări şi realizarea capitolelc D şi E menoinalizate la data actuală.-

DIRECTOR GENERAL,

ing. Molisaratos P.

SEF SERV.PRODUCTIE,

ing. Gh. Sbîrnea

Red: ing. SGh
Dact. SM
3 ex.

Fig. 156d. Scrisoarea nr. 31088/27 sept. 1969 prin care C.I.N. Galaţi a transmis sarcinile de plan pentru S.N. Constanţa la activitatea de reparaţii nave pe anul 1970 (în afara planului F).

M. I. G. M. 1972 Anul 1973

SECRET
Ex.Nr.

CENTRALA INDUSTRIALA PENTRU CONSTRUCTII NAVALE GALATI

Nr. 15153/15.02.1972

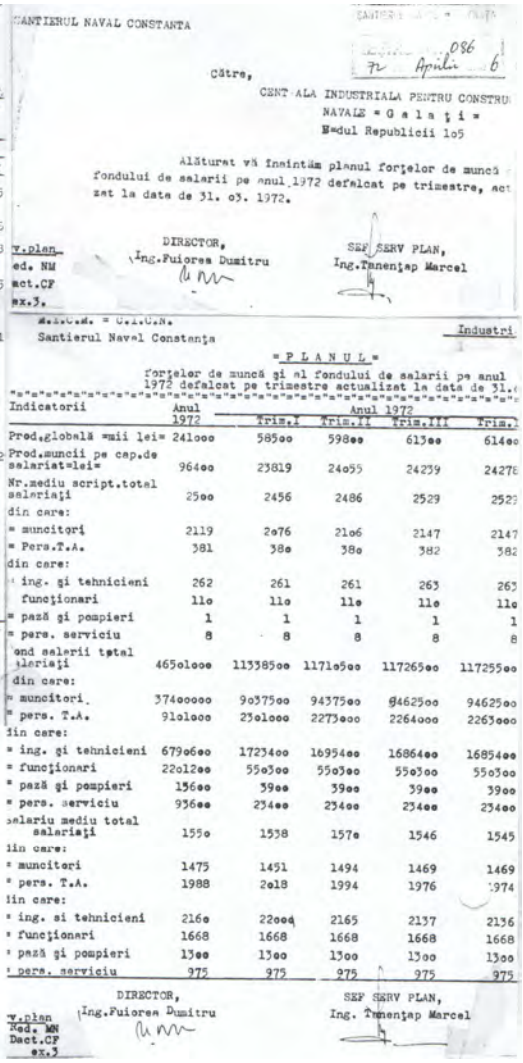
SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

PLAN DE MUNCA SI SALARII PE ANUL 1972

	Anul 1972	Trimestrul: I	II	III	IV
Număr total salariați	2526	2497	2497	2555	255
din care:					
- muncitori	2140	2112	2112	2168	216
Fond total salarii -milei-	46895,0	11637,0	11609,0	11825,0	118
din care:					
- muncitori -milei-	37666,0	9304,0	9304,0	9529,0	95
Productivitatea muncii lei/salariat					
- în industrie	96000	23068	24686	24120	241
- în construcții montaj					
Fond de școlarizare -milei -	3000				
Fond nescriptic -milei-	150				
Număr total salariați în industrie (cuprins în numărul total de salariați)	2500	2471	2471	2529	252
Indicatori orientativi					
Coeficient de schimb al muncitorilor.					
- în secții de bază	1,50				
din care:					
- muncitori care lucrează direct pe mașini raportate prin formularul Ind.6.	2,10				

DIRECTOR GENERAL
Ing.Melisaratos P.

SEF SERV.PLANIFICARE
Ing.Palo[illegible]Florentin



SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

Către,

CENTRALA INDUSTRIALA PENTRU CONSTRU
NAVALE = G a l a ț i =
=Bdul Republicii 105

Alăturat vă înaintăm planul forțelor de muncă fondului de salarii pe anul 1972 defalcat pe trimestre, act zat la data de 31. 03. 1972.

V.plan
ed. NM
act.CF
ex.3.

DIRECTOR,
Ing.Fuiorea Dumitru

SEF SERV PLAN,
Ing.Tanențap Marcel

=P L A N U L=

forțelor de muncă și al fondului de salarii pe anul 1972 defalcat pe trimestre actualizat la data de 31.

Indicatorii	Anul 1972	Trim.I	Trim.II	Trim.III	Trim.
Prod.globală =mii lei=	241000	58500	59800	61500	61400
Prod.muncii pe cap.de salariat=lei=	96400	23819	24055	24239	24278
Nr.mediu script.total salariați	2500	2456	2486	2529	2529
din care:					
= muncitori	2119	2076	2106	2147	2147
= Pers.T.A.	381	380	380	382	382
din care:					
ing. și tehnicieni	262	261	261	263	263
funcționari	110	110	110	110	110
= pază și pompieri	1	1	1	1	1
= pers. serviciu	8	8	8	8	8
ond salarii total alariați	465010000	113385000	117105000	117265000	117255000
din care:					
= muncitori	374000000	90375000	94375000	94625000	94625000
= pers. T.A.	91010000	23010000	22730000	22640000	22650000
din care:					
= ing. și tehnicieni	67906000	17234000	16954000	16864000	16854000
= funcționari	22012000	55030000	55030000	55030000	55030000
= pază și pompieri	1560000	390000	390000	390000	390000
= pers. serviciu	9360000	2340000	2340000	2340000	2340000
Salariu mediu total salariați	1550	1538	1570	1546	1545
din care:					
= muncitori	1475	1451	1494	1469	1469
= pers. T.A.	1988	2018	1994	1976	1974
din care:					
= ing. și tehnicieni	2160	2200[illegible]	2165	2137	2136
= funcționari	1668	1668	1668	1668	1668
= pază și pompieri	1300	1300	1300	1300	1300
= pers. serviciu	975	975	975	975	975

DIRECTOR,
Ing.Fuiorea Dumitru

SEF SERV PLAN,
Ing. Tanențap Marcel

V.plan
Red. NM
Dact.CF
ex.3

Fig. 171 d. Plan de muncă și salarii pentru anul 1972, transmis de C.I.N. Galați pentru S.N. Constanța

Fig. 172d. Planul forțelor de muncă și fond de salarii la S.N. Constanța pe anul 1972, transmis de S.N. Constanța la C.I.N. Galați.

Cu rezultatele din această perioadă, Directorul S. N. Constanța Ing. D. Fuiorea și echipa sa de conducere a șantierului naval, ajutată de conducerea Județului Constanța prin persoana lui V. Vâlcu și inimosul Ministru (M.I.C.M.), Ing. I. Avram, a putut să convingă mai ușor conducerea țării, pe N. Ceaușescu,

pentru ca programul dezvoltării de anvergură a industriei navale din România să înceapă imediat la S. N. Constanța, prin dotarea și sistematizarea acestuia pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj. Marea dezvoltare urma să asigure creșterea substanțială a numărului de nave mari necesare flotei naționale pentru transportul de minereu și țiței, materii prime din import necesare pentru alimentarea marilor combinate siderurgice și rafinării ale României.

Primul semnal pe care eu personal l-am primit direct, privind faptul că în mod sigur marea dezvoltare a S. N. Constanța va începe curând a fost la sfârșitul verii anului 1969. Atunci, la câteva zile după lansarea la apă a primului cargou de 1.920 tdw, așteptam **vizita la navă a ministrului I. Avram (M.I.C.M.)**, care a sosit seara destul de târziu. Împreună cu Directorul **Ing. D. Fuiorea** i-am prezentat nava și după vizita în compartimentul de mașini unde se sudau atunci postamenții pentru motoare, pompe etc. discuțiile tehnice au continuat pe puntea principală și referindu-se la problemele de viitor, la un moment dat privind cerul înstelat, ministrul I. Avram ne-a spus următoarele: ***„întorcându-ne recent dintr-o vizită oficială la nivel înalt, survolând portul Constanța, Nicolae Ceaușescu ne-a atras atenția că aici se va naște cel mai mare șantier naval al țării”***. Deci hotărârea fusese luată și după vizitele lui N. Ceaușescu la S. N. Constanța în anii 1970 și 1971, **în anul 1972 s-a declanșat cea mai mare investiție din istoria dezvoltării S. N. Constanța, care în cca. 5 ani a devenit o întreprindere modernă și reprezentativă pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj.**

Atunci, în paralel cu realizarea investiției, s-a construit și primul mineralier de 55.000 tdw „TOMIS”, livrat la Navrom în anul 1975. Volumul și dinamica lucrărilor ce au urmat au fost impresionante. În vara anului 1975, în iureșul desfășurării lucrărilor de investiții în paralel cu finalizarea primei **nave** de mare tonaj, **mineralierul de 55.000 tdw („Tomis”)**, regizorul **Sergiu Nicolaescu** a materializat **în** filmul **„Zile fierbinți”** munca eroică a constructorilor navali constănțeni, printre **„participanți”** aflându-se atunci și actorii **S. Papaiani (pe post de macaragiu!), V. Gaitan, I. Popovici** etc**.** Capitolul marii dezvoltări ar putea face subiectul unei **cărți documentare** foarte voluminoase sau poate a unui **film de lung metraj** care să prezinte faptele glorioase și ritmul infernal în care s-au desfășurat lucrările de construcție ale docurilor uscate, halei corp de 4,5 ha (o luptă de 3 ani cu marea, cu terenurile instabile dar mai ales cu izvoarele subterane la cota – 12 m, greu de stăpânit) și a macaralelor, precum și execuția în același timp a primei nave de mare tonaj la S. N. Constanța. Detaliat, etapa marii dezvoltări este prezentata în Capitolul IV.

4.

MAREA DEZVOLTARE A S. N. CONSTANȚA PENTRU CONSTRUCȚII ȘI REPARAȚII NAVE DE MARE TONAJ (1972 – 1975 – 1977)

4.1. VIZITE ȘI HOTĂRÂRI ALE CONDUCERII STATULUI, ELABORAREA PROIECTELOR DE DEZVOLTARE ȘI SISTEMATIZARE A ȘANTIERULUI NAVAL CONSTANȚA PENTRU CONSTRUCȚIA ȘI REPARAȚIA NAVELOR DE MARE TONAJ

Proiectarea navelor de mare tonaj: mineralierul de 55.000 tdw și petrolierul de 150.000 tdw

După anul 1968, deschiderea și extinderea relațiilor internaționale ale României au permis o dezvoltare complexă și mai sigură a economiei. Astfel, anii '70 ai secolului trecut, au fost prolifici și pentru industria navală a țării. Pentru S. N. Constanța, proiectele lui **Ch. Hartley** din 1881, **I. B. Cantacuzino** din 1886, precum și a inginerilor **A. Saligny, P. Zahariade și I. Pâsla** din perioada 1897 – 1908, privind dotarea viitorului S. N. Constanța cu bazine de radub (pe același amplasament al șantierului de azi), aveau să se îndeplinească abia după aproape 100 de ani!

Dar noile studii și proiecte elaborate și realizate începând cu anul 1970 au prevăzut o mărire a dimensiunilor docurilor uscate la mai mult decât dublu față de cele prevăzute la sfârșitul sec. 19. Lucrările de sistematizare a șantierului în vederea trecerii la marea dezvoltare au continuat și la data de 21 aprilie 1971 s-a recepționat cheiul danei 28 și cuva docului plutitor de 8.000 t iar la data de 3 iulie 1971 s-a recepționat dana 27. La data de 20 iunie 1971 s-a recepționat și Anexa Secției a II-a Mecanică (7 nivele) în care s-au amenajat birouri, laboratoarele de chimie, metrologie și încercări mecanice precum și vestiarele secției etc. Prezent la S. N. Constanța la data de **1 aprilie 1970**, Nicolae Ceaușescu a vizitat construcția cargourilor maritime de 1.920 tdw după care, la analiza cu miniștrii (M.I.C.M., M.T.Tc. etc.), directorii Institutelor de proiectare din M.I.C.M. și M.T.Tc., conducerile C.I.N. Galați, a portului Constanța și a S. N. Constanța, le-a cerut acestora să stabilească și să prezinte soluțiile optime pentru dezvoltarea rapidă a S. N. Constanța, astfel ca **lucrările de**

construcție a primei nave mineralier de 55.000 tdw să înceapă încă din 1972. La data de **16 aprilie 1970,** M.I.C.M. – D.G.D.R.I. **(**Dir. Gen. de Dezvoltare a Ramurii și Investiții) a trimis la I.P.C.M. – București **tema informativă de proiectare S.T.E. „Sistematizarea și Dezvoltarea S. N. Constanța – etapa I-a docuri uscate, 1975".**

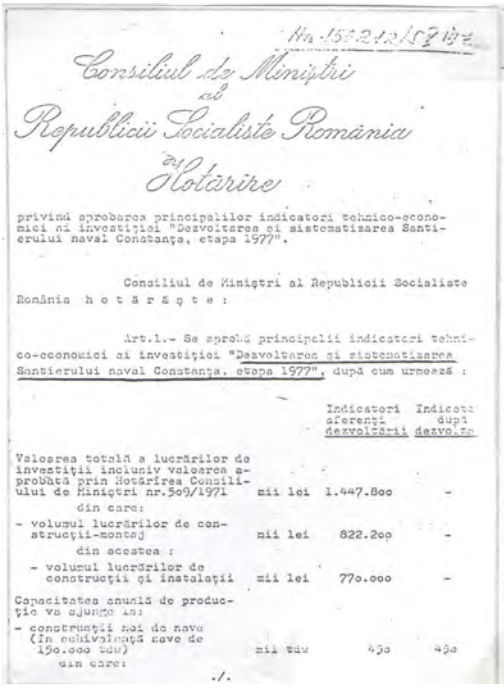
La data de **25 noiembrie 1970** a avut loc la București ședința comună a CC al PCR și Consiliul de Miniștri, care în urma analizei costurilor ridicate a transporturilor navale și a perspectivei creșterii în următorul deceniu a volumului de transport de materii prime și materiale s-au stabilit modalitățile de sporire a producției de nave construite în România.

La nivelul anului 1970, gradul de participare cu flota proprie la transporturile mărfurilor (import-export) necesare economiei naționale era de doar 25% față de 60-70% în țările dezvoltate. Pentru recuperarea acestui decalaj, în 1975 urma să se construiască în țară de 2,4 ori mai mult decât în 1970 și în 1980 de cca. 2 ori față de nivelul anului 1975, pentru a se ajunge ca majoritatea navelor necesare dotării flotei comerciale românești să fie executate în șantierele navale din România.

Atunci s-a hotărât elaborarea **„programului special pentru dezvoltarea ramurii industriale de construcții navale"**, stabilindu-se responsabilități pentru Consiliul de Miniștri, M.I.C.M. și M.T.Tc., ca până la data de **15 dec. 1970** să analizeze și să propună aplicarea începând cu anul 1971 a programului pentru sporirea suplimentară a producției de nave și până în 1975 să se construiască în țară nave cu capacitatea de până la 150.000 tdw, destinate flotei comerciale românești.

Cu nr. **348.108/29 ian. 1971**, M.I.C.M. – D.G.D.R.I. și D.G.M.G.U.T. au transmis la **I.P.C.M. București, proiectantul general al S. N. Constanța**, completare la **tema de proiectare**, care ținea seama de studiul întocmit în luna dec. 1970 de M.T. – D.G.N.C. (Dir. Gen. a Navigației Civile) și M.I.C.M. – C.I.N. Galați, privind ***„programul suplimentar de creștere a producției de nave în perioada 1971 – 1975 și de creare a capacităților necesare până în anul 1980".*** I.P.C.M. București a elaborat **S.T.E. proiect nr. 10.878/1970 „Sistematizarea și Dezvoltarea S. N. Constanța, etapa I-a 1975 (docuri uscate)".**

Acest proiect a stabilit tehnologiile de lucru și dimensiunile construcțiilor hidrotehnice necesare șantierului naval (docuri uscate) pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj. Tehnologia de fabricație pentru navele de performanță luate în calcul pentru dimensionarea capacităților de producție și a indicatorilor de plan la punerea în funcțiune a investiției la S. N. Constanța (mineralier de 50 – 60.000 tdw și petrolier de 150.000 tdw), a fost întocmita de **ICEPRONAV Galați (proiectantul navelor)** și a fost pusă la dispoziția I.P.C.M. –București până la data de 15 febr. 1971. Proiectanții de nave de la ICEPRONAV Galați (Ing. V. Manea, Ing. L. Aburel, Ing. C. Closca, Ing. I. Negrea, Ing. I. Ghita, Ing. V. Papadopol, Ing. E. Dima, Ing. G. Chitila, I. Hatos și mulți alții) conduși de **Dir. Gen. Ing. G. Kahu**, au studiat și proiectat navele mari ce urmau a fi introduse în programul de fabricație al noului Șantier Naval Constanța.



Nr. 159.2.2/107/72

Consiliul de Miniștri
al
Republicii Socialiste România

Hotărîre

privind aprobarea principalilor indicatori tehnico-economici ai investiției "Dezvoltarea și sistematizarea Șantierului naval Constanța, etapa 1977".

Consiliul de Miniștri al Republicii Socialiste România h o t ă r ă ș t e :

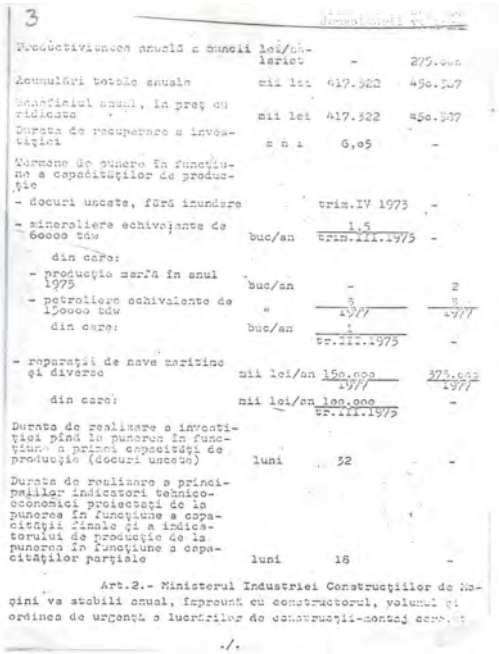
Art.1.- Se aprobă principalii indicatori tehnico-economici ai investiției "Dezvoltarea și sistematizarea Șantierului naval Constanța, etapa 1977", după cum urmează :

		Indicatori aferenți dezvoltării	Indicatori după dezvoltare
Valoarea totală a lucrărilor de investiții inclusiv valoarea aprobată prin Hotărîrea Consiliului de Miniștri nr.309/1971	mii lei	1.447.800	-
din care:			
- volumul lucrărilor de construcții-montaj	mii lei	822.200	-
din acestea :			
- volumul lucrărilor de construcții și instalații	mii lei	770.000	-
Capacitatea anuală de producție va ajunge la:			
- construcții noi de nave (în echivalentă nave de 150.000 tdw)	mii tdw	450	450
din care:			

./.

2

- la nivelul anului 1975	mii tdw	240	240
din aceștea:			
- producție marfă în anul 1975	mii tdw	-	120
- reparații de nave maritime și diverse	mii lei	150.000	375.000
din care:			
- la nivelul anului 1975	mii lei	100.000	325.000
din aceștea:			
- producție marfă în anul 1975	mii lei		235.000
Producția globală anuală (pe baza prețului cu ridicata - provizoriu - de 550.000 mii lei/buc. pentru petrolierul de 150.000 tdw)	mii lei	1.968.500	2.200.000
din care:			
- la nivelul anului 1975	mii lei	-	690.000
Valoarea maximă a importului de utilaje, inclusiv importurile aprobate prin Hotărîrea Consiliului de Miniștri nr.309/1971	mii lei valută	84.800	-
din care:			
- devize libere	mii lei valută	26.000	-
din valoarea totală a importului de utilaje:			
- import complex	mii lei valută	53.600	-
din care:			
- devize libere	mii lei valută	1.530	-
Volumul minim al producției anuale destinată exportului	mii lei valută	-	36.250
Cheltuieli de producție la 1000 lei producție marfă, în preț cu ridicata	lei	-	777,6
din care:			
- la nivelul anului 1975	lei	-	783
Total salariați		4.630	8.000
din care:			
- la nivelul anului 1975		-	5.500



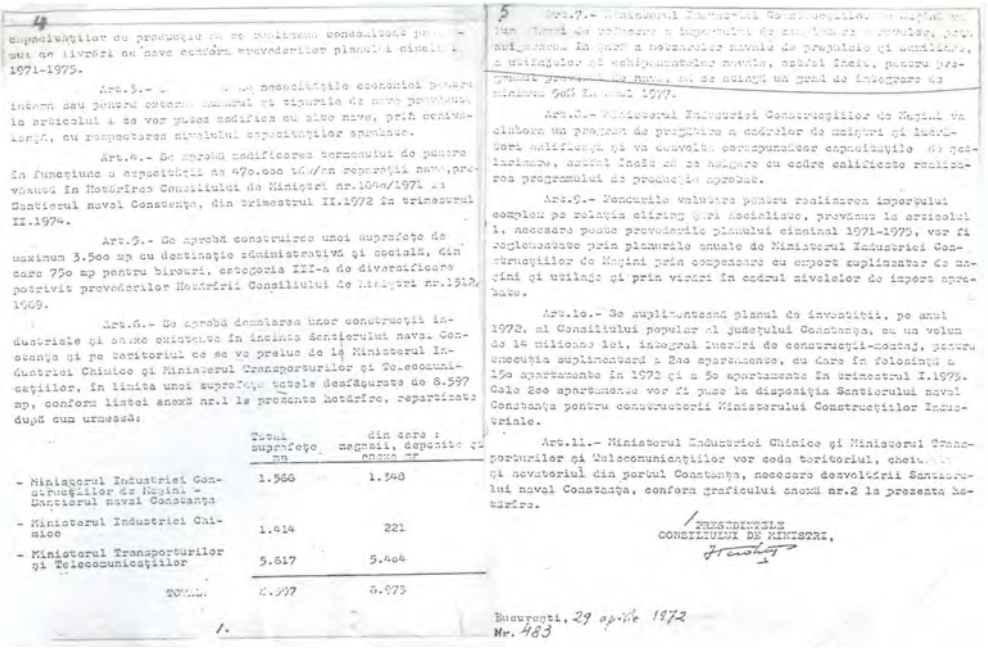
3

Productivitatea anuală a muncii	leu/salariat	-	275.000
Acumulări totale anuale	mii lei	417.322	450.307
Beneficiul anual, în preț cu ridicata	mii lei	417.322	450.307
Durata de recuperare a investiției	a n i	6,05	-
Termene de punere în funcțiune a capacităților de producție			
- docuri uscate, fără inundare		trim.IV 1973	-
- mineraliere echivalente de 60000 tdw	buc/an	1,5 trim.III.1975	-
din care:			
- producție marfă în anul 1975	buc/an	-	2 1977
- petroliere echivalente de 150000 tdw	buc/an	3 1977	1 1977
din care:		1 tr.III.1975	-
- reparații de nave maritime și diverse	mii lei/an	150.000 1977	375.000 1977
din care:	mii lei/an	100.000 tr.III.1975	-
Durata de realizare a investiției până la punerea în funcțiune a primei capacități de producție (docuri uscate)	luni	52	-
Durata de realizare a principalilor indicatori tehnico-economici proiectați de la punerea în funcțiune a capacității finale și a indicatorului de producție de la punerea în funcțiune a capacităților parțiale	luni	18	-

Art.2.- Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini va stabili anual, împreună cu constructorul, volumul și ordinea de urgență a lucrărilor de construcții-montaj care

./.

Fig. 159d. Hotărârea Consiliului de Miniștri Nr. 483 București, 29 aprilie 1972, semnată de Ilie Verdeț, privind aprobarea investiției de dezvoltare și sistematizare a Șantierului Naval Constanța – etapa 1977 (pag. 1, 2 și 3).



4

capacităților de producție ce se realizează conducătoare pe ... ani de livrări de nave conform prevederilor planului cincinal ... 1971-1975.

Art.5.- ... se va hotărî ... pentru ... inclusiv ... cu tipurile de nave prevăzute la articolul 4 se vor putea modifica cu alte nave, prin ... cu respectarea nivelului capacităților aprobate.

Art.6.- Se aprobă modificarea termenului de punere în funcțiune a capacității de 470.000 tdw/an reparații nave, prevăzută în Hotărîrea Consiliului de Miniștri nr.1644/1971 la Șantierul naval Constanța, din trimestrul II.1972 în trimestrul II.1974.

Art.7.- Se aprobă construirea unei suprafețe de maximum 3.500 mp cu destinație administrativă și socială, din care 750 mp pentru birouri, categoria III-a de diversificare potrivit prevederilor Hotărîrii Consiliului de Miniștri nr.1312/1969.

Art.8.- Se aprobă demolarea unor construcții industriale și anexe existente în incinta Șantierului naval Constanța și pe teritoriul ce se va prelua de la Ministerul Industriei Chimice și Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, în limita unei suprafețe totale desfășurate de 8.597 mp, conform listei anexă nr.1 la prezenta hotărîre, repartizată după cum urmează:

	Total suprafețe mp	din care : magazii, depozite și anexe mp
- Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini - Șantierul naval Constanța	1.566	1.548
- Ministerul Industriei Chimice	1.414	221
- Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor	5.617	5.404
TOTAL	8.597	8.973

1.

5

Art.7.- ... Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini va ... un ... de pregătire a ... de muncă și ... ridicată și va ... corespunzător capacitățile de ... lansare, astfel încât să se asigure cu cadre calificate realizarea programului de producție aprobat.

Art.9.- Mijloacele valutare pentru realizarea importului complex pe relația cu ... socialiste, prevăzut la articolul 1, necesare pentru prevederile planului cincinal 1971-1975, vor fi reglementate prin planurile anuale de Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini prin compensare cu export suplimentar de mașini și utilaje și prin virări în cadrul nivelelor de import aprobate.

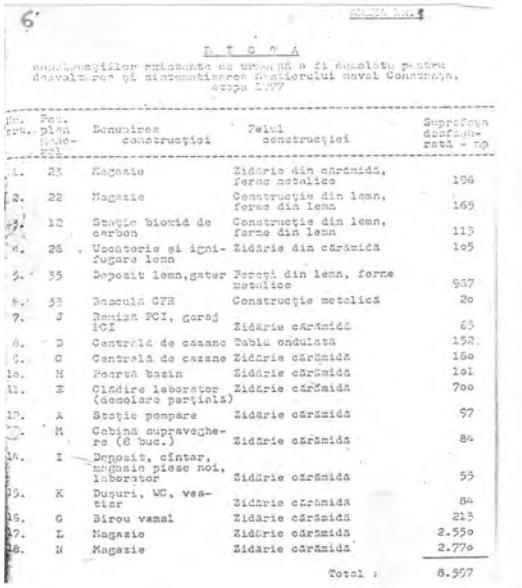
Art.10.- Se suplimentează planul de investiții, pe anul 1972, al Consiliului popular al județului Constanța, cu un volum de 14 milioane lei, integral lucrări de construcții-montaj, pentru ... a 2oo apartamente, cu care în folosință a 15o apartamente în 1972 și a 5o apartamente în trimestrul I.1973. Cele 2oo apartamente vor fi puse la dispoziția Șantierului naval Constanța pentru constructorii Ministerului Construcțiilor Industriale.

Art.11.- Ministerul Industriei Chimice și Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor vor ceda teritorial, ... și ... din portul Constanța, necesare dezvoltării Șantierului naval Constanța, conform graficului anexă nr.2 la prezenta hotărîre.

PREȘEDINTELE CONSILIULUI DE MINIȘTRI,

București, 29 aprilie 1972
Nr. 483

Fig. 159d. H.C.M. nr. 483/29 aprilie 1972 privind aprobarea investiției de dezvoltare și sistematizare a S.N.C-ta – etapa 1977 (pag. 4 și 5).



6

L I S T A

... construcțiilor ce urmează a fi demolate pentru dezvoltarea și sistematizarea Șantierului naval Constanța, etapa 1977

Nr. crt.	Poz. pl. încadrare	Denumirea construcției	Felul construcției	Suprafața desfășurată - mp
1.	23	Magazie	Zidărie din cărămidă, ferme metalice	196
2.	22	Magazie	Construcție din lemn, ferme din lemn	169
3.	12	Stație biomid de carbon	Construcție din lemn, ferme din lemn	113
4.	26	Ucsătorie și ignifugare lemn	Zidărie din cărămidă	1o5
5.	35	Depozit lemn,gater	Foroți din lemn, ferme metalice	937
6.	33	Dascală CFR	Construcție metalică	2o
7.	J	Remiza PCI, garaj ICI	Zidărie cărămidă	63
8.	D	Centrală de cazane	Tablă ondulată	152
9.	C	Centrală de cazane	Zidărie cărămidă	16o
1o.	H	Fosrvă bazin	Zidărie cărămidă	1o1
11.	E	Clădire laborator (demolare parțială)	Zidărie cărămidă	7oo
12.	A	Stație pompare	Zidărie cărămidă	57
13.	M	Cabină supraveghere (8 buc.)	Zidărie cărămidă	84
14.	I	Depozit, cântar, magazin piese noi, laborator	Zidărie cărămidă	55
15.	K	Dușuri, WC, vestiar	Zidărie cărămidă	84
16.	G	Birou vamal	Zidărie cărămidă	213
17.	L	Magazie	Zidărie cărămidă	2.55o
18.	N	Magazie	Zidărie cărămidă	2.77o
			Total :	8.597

Fig. 160d. Anexa nr. I la HCM nr. 483/29 aprilie 1972. Lista construcțiilor existente ce urmează a fi demolate pentru dezvoltarea și sistematizarea S.N. Constanța – etapa 1977.

ANEXA 2

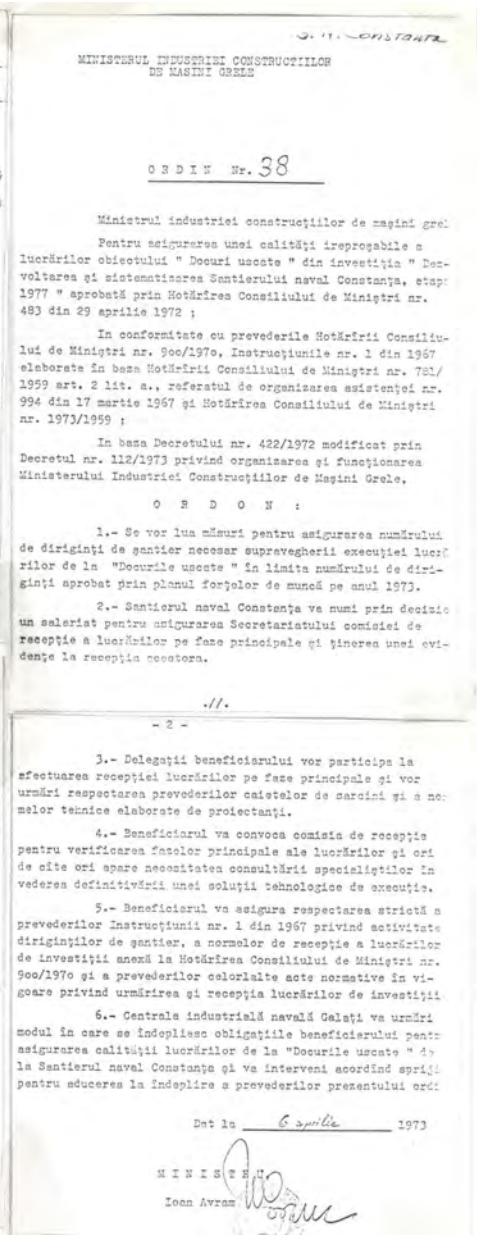
Portul Constanţa, procedura dezvoltării şi sistematizării Şantierului naval Constanţa, etapa 1977

Nr. crt.	Denumirea lucrării sau eliberare obiective către M.I.C.M.	Termen	Organul răspunzător
1.	Eliberarea amplasamentului şi executia lucrărilor de demolări după cum urmează:		
	1. Demolarea rezervorului nr.2o (construcţia metalică)	3o.III.1972	M.I.Ch. (Chimpex)
	2. Demolarea rezervorului nr.21 (construcţia metalică)	15.IV.1972	M.I.Ch. (Chimpex)
	3. Intreruperea activităţii în zona drumului şi a halei, respectiv prin reţelele de legătură	1o.III.1972	
	4. Demolarea cenţurilor rezervoarelor nr.37, 7, 8, 9, 11 şi 19		
	- asigurare fonduri	1o.III.1972	"
	- execuţie	25.III.1972	M.C.C. (I.C.M.)
	5. Asigurarea fondurilor pentru nivelarea terenului, îndepărtarea instalaţiilor subterane, îngrădirea terenului necesar şi execuţia împrejmuirii spre vest	1o.III.1972	M.I.C.M. (Ind. de Utilaj Tehnologic)
	6. Idem pentru deviere de reţele	1o.III.1972	M.I.Ch. (Chimpex)
	7. Execuţia drumului (inclusiv dezafectarea reţelelor)	3o.V.1972	M.C.C. (I.C.M.)
II.	Eliberarea amplasamentului halei de 6o m lăţime, pentru montarea utilajelor şi a halei de subansamble.		
	1. Dezafectarea staţiei de butan, paraxilen şi benzen (M.Ch nu va mai depozita în continuare şi va lua măsuri de expediere pe calea maritimă a paraxilenului existent - looo tone - în termenul stabilit)	2o.IV.1972	M.I.Ch. (Chimpex)
	2. Execuţia rampei de dezafectare şi instalaţiei de pompare paraxilen	2o.IV.1972	M.I.Ch. (I.P.C.H.)

./.

Nr. crt.	Denumirea lucrării sau eliberare obiective către M.I.C.M.	Termen	Răspunzător
3.	Demontarea construcţiei metalice a rezervoarelor nr.:		
	- 43 şi 25	3o.IV.1972	M.I.Ch. (Chimpex)
	- 23 şi 24	3o.III.1972	
	- 35	3o.V.1972	
	- 39	3o.V.1972	
	- 63 şi 33	15.IV.1972	M.I.Ch. (Chimpex)
	- 32 şi 31	o5.V.1972	
	- 3o şi 4o	15.V.1972	
	- 41 şi 42	1o.VI.1972	
	- 18, 73 şi 31	3o.XI.1972	
	- 22	3o.VI.1972	
	- 34	15.VII.1972	
	- Staţia de ţiţei şi eşalne	1o.VI.1973	
4.	Executia umpluturilor pe terenul viitorul zonelor bazei şi petrol (care se dezafectează)	Eşalonat în funcţie de (M.C.C.) desfăşurarea lucrărilor de construcţii.	
III.	Eliberarea platformei de amplasament nava		
1.	Mutarea sau devierea fasciculului de conducte de petrol	1.I.1973	M.I.Ch. (Chimpex)
2.	Executarea umpluturii aferente devierii fasciculului de conducte	3o.III.1972	M.C.C. (I.C.M.)
3.	Dezafectarea staţiei de fenol, C.F. aferente, rezervor, colector, reţele etc.	31.III.1973	M.I.Ch. (Chimpex)
4.	Eliberarea bazinului de petrol (danc, A,B,C,D,E şi 7o m. spre sud din molul 1)	trim.I.1974	M.I.Ch. (Chimpex)

Fig. 161d. Anexa nr. 2 la HCM nr. 483/29 aprilie 1972. Graficul de cedare a teritoriului, cheiurilor şi acvatoriului din portul Constanţa, necesare dezvoltării şi sistematizării S.N.C-ta, etapa 1977.



MINISTERUL INDUSTRIEI CONSTRUCŢIILOR DE MAŞINI GRELE

O R D I N Nr. 38

Ministrul industriei construcţiilor de maşini grele

Pentru asigurarea unei calităţi ireproşabile a lucrărilor obiectului " Docuri uscate " din investiţia " Dezvoltarea şi sistematizarea Şantierului naval Constanţa, etapa 1977 " aprobată prin HotărÎrea Consiliului de Miniştri nr. 483 din 29 aprilie 1972 ;

În conformitate cu prevederile HotărÎrii Consiliului de Miniştri nr. 9oo/197o, Instrucţiunile nr. 1 din 1967 elaborate în baza HotărÎrii Consiliului de Miniştri nr. 781/1959 art. 2 lit. a., referatul de organizarea asistenţei nr. 994 din 17 martie 1967 şi HotărÎrea Consiliului de Miniştri nr. 1973/1959 ;

În baza Decretului nr. 422/1972 modificat prin Decretul nr. 112/1973 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Industriei Construcţiilor de Maşini Grele,

O R D O N :

1.- Se vor lua măsuri pentru asigurarea numărului de diriginţi de şantier necesar supravegherii execuţiei lucrărilor de la "Docurile uscate " în limita numărului de diriginţi aprobat prin planul forţelor de muncă pe anul 1973.

2.- Şantierul naval Constanţa va numi prin decizie un salariat pentru asigurarea Secretariatului comisiei de recepţie a lucrărilor pe faze principale şi ţinerea unei evidenţe la recepţia acestora.

./.

- 2 -

3.- Delegaţii beneficiarului vor participa la efectuarea recepţiei lucrărilor pe faze principale şi vor urmări respectarea prevederilor caietelor de sarcini şi a normelor tehnice elaborate de proiectanţi.

4.- Beneficiarul va convoca comisia de recepţie pentru verificarea fazelor principale ale lucrărilor şi ori de câte ori apare necesitatea consultării specialiştilor în vederea definitivării unei soluţii tehnologice de execuţie.

5.- Beneficiarul va asigura respectarea strictă a prevederilor Instrucţiunii nr. 1 din 1967 privind activitatea diriginţilor de şantier, a normelor de recepţie a lucrărilor de investiţii anexă la HotărÎrea Consiliului de Miniştri nr. 9oo/197o şi a prevederilor celorlalte acte normative în vigoare privind urmărirea şi recepţia lucrărilor de investiţii.

6.- Centrala industrială navală Galaţi va urmări modul în care se îndeplineşte obligaţiile beneficiarului pentru asigurarea calităţii lucrărilor de la "Docurile uscate " de la Şantierul naval Constanţa şi va interveni acordînd sprijin pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor prezentului ordin.

Dat la 6 aprilie 1973

M I N I S T R U
Ioan Avram

Fig. 162d. Ord. MICMG nr. 38/6 aprilie 1973, semnat de Ministrul I. Avram, care stabileşte sarcini şi răspunderi pentru S.N.C-ta şi CIN Galaţi, privind realizarea obiectivului de investiţii „docuri uscate”.

Volumul crescut de mărfuri necesare economiei naționale și distanțele mari de transport (minereu de fier și petrol, necesare alimentării Combinatelor siderurgice și Rafinăriilor din România) motivau serios **construcția de nave mari** cu care să se realizeze transporturi la costuri cât mai reduse. Mărimea optimă studiată și adoptată pentru înzestrarea flotei comerciale cu nave de mare capacitate a fost următoarea:

- pentru navele **mineralier de 50 – 65.000 tdw de tip „Panamax"** având tonajul maxim de cca. **60.000 tdw**, potrivit la lungime și lățime (**200 m x 32 m**), corespundea lățimii canalului **Panama**, pe unde se putea asigura o navigație economică spre orice parte a lumii;
- rutele posibile pentru un tanc petrolier românesc nu necesita trecerea prin canalul Panama, deci nava putea fi mult mai mare. Mărimea petrolierului depindea de posibilitatea trecerii obligatorii prin strâmtoarea **Bosfor**, care impunea o limită superioară **lungimii navei de cca. 300 m**. La o asemenea lungime, o nava bine proporționată avea cca. **150.000 tdw**.

S.T.E., proiect nr. 10.878/1970 „Sistematizarea și Dezvoltarea S. N. Constanța, etapa I-a, 1975 (docuri uscate)" a fost aprobat prin H.C.M. nr. 509/30 aprilie 1971.

La data de **23 iulie 1971, N. Ceaușescu a venit din nou la Constanța pentru a hotărî dezvoltarea portului și a S. N. Constanța.** Discuțiile au avut loc în port la **Gara Maritimă și la S. N. Constanța** în prezența miniștrilor (M.I.C.M., M.T.Tc., M.I.Ch. etc.), precum și a directorilor I.P.C.M. București, C.I.N. Galați, Icepronav Galați, I.P.T.Tc., S. N. Constanța, portului Constanța, conducerea județului Constanța etc. **La Gara Maritimă s-au analizat graficele directoare de dezvoltare a portului Constanța și a Șantierului Naval.** Pentru Județul Constanța s-au alocat fonduri de investiții în valoare de peste **20 miliarde lei** din care o pondere însemnată a fost repartizată pentru extinderea portului și dezvoltarea S. N. Constanța.

Atunci s-a hotărât dezvoltarea S. N. Constanța pe amplasamentul existent, prin extinderea în incinta portului Constanța, variantă de amplasament cea mai economică, singura care putea satisface la termenul cerut creșterea masivă a producției de nave mari pentru Navrom și cu avantaje certe precum:

- **începerea imediată a lucrărilor la docurile uscate;**
- **reducerea importurilor de nave cu cca. 20 milioane $ în 1975 și cu 100 milioane $ în perioada 1976 – 1980;**
- **nu necesita refacerea S.T.E. care la acea data se afla în curs de aprobare a celor 27 foraje deja executate, a proiectelor de execuție întocmite pentru batardouri, ecrane de etanșare în zona docurilor uscate și umpluturi în mare.**

S-au menționat și dezavantajele, precum necesitatea mutării bazei de petrol, eliberarea bazinului de petrol și cedarea danelor de către M.T.Tc. la M.I.C.M.

S-a apreciat atunci că dezvoltarea S. N. Constanța pe alt amplasament, în afara portului, ar fi necesitat o investiție suplimentară de 650 milioane lei și s-ar fi amânat cu 3 ani realizarea primei nave de 55.000 tdw, ar fi necesitat importul de nave în perioada 1971 – 1978 pentru dotarea flotei, în valoare de 200 – 300 milioane $, navele de 150.000 tdw neputând fi realizate decât după 1979 – 1980.

Aspect de la vizita tovarășului Nicolae Ceaușescu
în Șantierul Naval Constanța – 1971.

Ing. D. Fuiorea, Director
S.N. Constanța 1963 – 1981
(foto din anul 1978).

Aspect de la vizita tovarășului Nicolae
Ceaușescu în Șantierul Naval
Constanța – 1981.

În pagina de mai sus, la vizita făcută la S. N. Constanța în anul 1971, Ceaușescu era încadrat de ministrul (M.I.C.M.G), Ing. **Ioan Avram** și directorul S. N. Constanța, Ing. **Dumitru Fuiorea** iar la vizita din anul 1981, de ministrul Ing. **Ioan Avram** și directorul S. N. Constanța, Ing. **Gh. Dimoiu**.

Specialiști de marcă în construcțiile navale din România.

Mai sus, sunt fotografiile unor specialiști de marcă din industria navală, **conducători ai Centralei Industriale Navale – Galați și Icepronav – Galați.**

Factor motor: industria

Ing. ION AVRAM
ministrul industriei construcțiilor de mașini grele

Noua civilizație românească — noul peisaj al acestor locuri, noua viață a oamenilor — este, precum se știe, consecința directă, deosebit de fertilă, a marii opere de industrializare a României. Industria a însemnat și înseamnă, la noi, factorul motor al înaintării, sursa marilor prefaceri din toate domeniile, temelia pe care am ridicat noile noastre orașe și așezări, polul magnetic al transformărilor și mutațiilor petrecute la toate nivelele societății noastre.

Am înfățișat, pînă azi, în cadrul rubricii noastre de „accente", cîteva ramuri-cheie ale industriei românești, succesele și direcțiile lor de dezvoltare. Prezentăm, în numărul de față, sub semnătura d-lui ing. Ion Avram, ministrul industriei construcțiilor de mașini grele, una dintre cele mai importante și mai dinamice ramuri, esențiale pentru progresul întregii noastre economii:

Anul 1973 marchează înscrierea pe harta economică a României a circa 100 de noi obiective și capacități de producție ale industriei constructoare de mașini. Se dezvoltă astfel, în continuare, cu o amplă deschidere de noi orizonturi, potențialul productiv al ramurii industriale care îndeplinește rolul de „mecanic șef" al economiei românești. Alături de marile întreprinderi, bastioane ale acestei industrii în România, cunoscute și peste hotare (ca uzinele „23 August", Uzina de mașini grele, Fabrica de mașini-unelte și agregate, „Timpuri Noi", din București, „Independența" și „Balanța", din Sibiu, „Tractorul" și Întreprinderea de autocamioane din Brașov, „1 Mai" din Ploiești etc.), vor începe să producă noi unități care vor contribui chiar din acest an, la realizarea unei producții suplimentare de 4,4 miliarde lei.

Statisticile anului 1973 indică, pentru industria constructoare de mașini, cîteva cifre revelatoare, reliefînd un ritm de dezvoltare comparabil cu cele mai tone, camioanele grele cu motor Diesel, mașinile-unelte cu comandă numerică, circuitele integrate, calculatoarele din generația a III-a, navele maritime de 55 000 tdw. Se prevede ca ponderea produselor noi sau modernizate planificată pentru anul 1975 să fie atinsă încă din 1974. Pînă în 1975, după calculele specialiștilor noștri, ponderea producției de mașini și utilaje noi va crește cu 70 la sută, creștere întemeiată, în principal, pe rezultatele cercetării științifice românești, desfășurată în institute și centre specializate sau în sectoarele de creație ale marilor uzine.

Această cercetare are deja, la noi, o tradiție, elocventă prin marele număr de utilaje asimilate sau concepute în ultimii ani, prin calitățile și parametrii funcționali înalți. În 1972, de exemplu, au fost elaborate aproximativ 600 teme de cercetare originale, din care majoritatea sînt aplicate în producție. Demne de remarcat sînt, la acest capitol, realizările cercetătorilor români în domeniul utilajului petrolier (unde au fost asimilate instalații cu un grad ridicat de automatizare, instalații de foraj electrice, cu acționare în curent continuu), în domeniul mașinilor-unelte (strunguri carusel cu comandă-program numerică, mașini orizontale de frezat și alezat etc.), în domeniul electronicii (aparatură electronică medicală, aparate de măsură, mașini electronice de birou și gestiune, noi circuite-blocuri, aparate de radiocomunicații profesionale și speciale etc.).

Realizările din acești ultimi ani au făcut să sporească continuu prestigiul industriei românești constructoare de mașini. Instalațiile „made in România" (rulmenți, echipamente hidraulice, linii tehnologice pentru ciment, tractoare, autocamioane și mașini-unelte, locomotive, utilaje pentru construit clădiri și drumuri, utilaj petrolier, nave maritime etc.) pot fi întîlnite pe numeroase meridiane ale globului. Pînă în 1975, vom mai oferi partenerilor străini încă 130 de grupe de produse, insta-

Ing. Mircea Buzescu

„Construim nave românești, de concepție românească, dotate cu tehnică românească"

— România maritimă înseamnă, paralel cu porturile, cu „porțile către lume", și mesagerii care trec prin aceste porți — adică navele... Iar România, în acest domeniu, are o veche tradiție — ne relatează ing. Mircea Buzescu, director general adjunct în Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini Grele.

— În acești ani, toate șantierele navale românești au fost reorganizate, modernizate și reutilate ; condițiile ce se creează la Șantierul naval Galați, bunăoară, vor permite construirea unor nave de 20—25 000 tdw ; Șantierul naval Constanța dispune de un doc plutitor cu o capacitate de ridicare de 15 000 tone, care face posibilă repararea navelor de 38—40 000 tdw. În perioada 1966—1973, în țara noastră s-au realizat nave de pînă la 12 500 tdw. Am început să ne afirmăm, în acest răstimp, și ca o țară cu largi posibilități de export, numărul navelor livrate în străinătate crescînd an de an.

— Cît din necesarul de transport de mărfuri pe apă al țării se realizează cu nave românești ?

— În momentul de față, transportăm cu flota proprie (flotă în care o pondere mare o au vasele „Made in Romania") circa 25 la sută din trafic.

— Este o cifră care vă satisface ?

— Încă nu... Țările avansate transportă cu mijloace proprii, în medie, 60—70 la sută din trafic. Iată de ce, în momentul de față se află în curs de aplicare un vast program privind creșterea producției de nave, pentru dezvoltarea flotei interne, prin care se urmărește ca România să se apropie de media celor cifre.

— Care sînt principalele direcții de acțiune pentru atingerea acestui obiectiv ?

— Înainte de orice, se are în vedere creșterea capacităților de producție ale șantierelor navale, introducerea de tehnologii moderne, reducerea ciclurilor de execuție — și aceasta, nu numai pentru construcția de vase noi, ci și pentru repararea navelor de performanță ridicată, inclusiv a aparaturii tehnice aflate la bordul lor. În această ordine de idei, aș aminti că Șantierul naval din Drobeta Turnu-Severin și cel din Oltenița sînt — și vor fi în continuare — specializate, în principal, în construcția de nave maritime pînă la 2 500—3 000 tdw și fluvial-maritime pînă la 5 000—7 000 tdw ; cel din Giurgiu — în realizarea navelor tehnice ; cel din Brăila — în fabricația cargourilor pînă la 4 500—7 500 tdw, iar începînd cu 1976, și a navelor de pînă la 15 000 tdw. Am amintit mai înainte că șantierul naval Galați dispune de condiții pentru construirea de nave maritime de 18 000 tdw și chiar mai mari ; și, în fine, la Marea Neagră, șantierul naval maritim de la Constanța va fi profilat pentru construcția de petroliere de pînă la 150 000 tdw., de mineraliere pînă la 60 000 tdw și pentru reparații de nave, de toate tipurile, cu tonaje pînă la 150 000 tdw. În prezent, aici, a început construcția mineralierului de 55 000 tdw.

— Cu cît va fi mai mare producția românească de nave, în perspectivă apropiată ?

— Urmează să crească, în 1975, față de 1970, de 2,4 ori ; iar în 1980, de circa 2 ori față de nivelul anului 1975. Iar paralel cu sporirea producției, avem în vedere și creșterea gradului de integrare a fabricației de nave în țară, prin realizarea, în uzinele noastre, a agregatelor, utilajelor, aparatajului și echipamentelor de dotare a vaselor. În fine, trebuie să adăugăm că marea majoritate a proiectelor de nave au fost și vor fi elaborate de Institutul de cercetări și proiectări navale din Galați ; cu alte cuvinte, construim — și, mai ales, vom construi — nave românești de concepție românească, dotate cu tehnică românească.

Extrase din „TRIBUNA ROMÂNIEI", 15.X.1973.

Prețurile de achiziții la acea vreme erau de 12 milioane $ pentru un mineralier de 50 – 60.000 tdw și de 22 – 24,8 milioane $ pentru un petrolier de 150.000 tdw. Aprobându-se locul cel mai eficace pentru dezvoltarea rapidă a investiției la S. N. Constanța, s-a apreciat că acesta va deveni șantierul naval nr. 1 al țării.

S-a stabilit ca în anul 1975 să se livreze primul mineralier de 55.000 tdw și să înceapă lucrările de construcție a petrolierului de 150.000 tdw.

După analiza de la Gara Maritimă s-a făcut vizita și analiza de la S. N. Constanța. La vizită au fost prezenți **N. Ceaușescu** încadrat de **V. Vâlcu** (conducătorul Județului Constanța), ministrul **I. Avram** (M.I.C.M.) și **D. Fuiorea** (directorul S. N. Constanța), urmați de **E. Ceaușescu** încadrată de **Gh. Oprea** și **P. Melisaratos** (Dir. Gen. C.I.N. Galați).

La analiză, directorul șantierului naval **Ing. D. Fuiorea** a prezentat pregătirile pentru desfășurarea marilor investiții și organizarea fluxului tehnologic pentru execuția primei nave mineralier de 55.000 tdw în paralel cu derularea lucrărilor de investiții iar **Ing. L. Toringhibel,** Dir. Gen. al Întreprinderii de Construcții Hidrotehnice Constanța **(I.C.H. – constructorul docurilor uscate)**, a informat de stadiul lucrărilor de închidere a Mării Negre în zona viitoarelor docuri uscate prin construcția batardoului, de asemenea a prezentat lucrările hidrotehnice complexe ce urmau a fi executate (docurile uscate) umpluturi în mare, escavări, desecări, impermeabilizări, devieri de conducte și demolarea rezervoarelor de petrol. Tot atunci s-a dispus asimilarea în țară a motoarelor mari pentru nave, specializarea șantierelor navale pe tipuri și mărimi posibile de nave ce se vor construi la Galați, Brăila, Oltenița, Turnu Severin și Giurgiu, realizarea flotei de pescuit oceanic și în acest sens s-a cerut să se studieze crearea unui șantier naval la Mangalia pentru construcția navelor de pescuit (ar fi fost mai util un asemenea șantier dar în megalomania lui, N. Ceaușescu a aprobat mai târziu realizarea și la Mangalia a unui șantier naval, tot pentru construcții și reparații nave de mare tonaj). Intervenția de opoziție a conducerii S. N. Constanța (**Dir. Ing. D. Fuiorea**), susținută și de Conducerea Județului Constanța (**Vasile Vâlcu**), în sensul că în viitor va fi greu de asigurat cu comenzi 2 șantiere navale mari din același județ, s-a oprit la nivelul unui Viceprim Ministru (probabil Gh. Oprea a stopat această opoziție).

După numai 2 săptămâni de la vizita lui N. Ceaușescu la S. N. Constanța, ***I.P.C.M. București a elaborat S.T.E. – proiect nr. 10464/7 august 1971 „S. N. Constanța, Sistematizare și Dezvoltare etapa 1977”.*** Prin acest proiect S. N. Constanța i s-a atribuit un rol însemnat atât în ceea ce privește reparația flotei maritime comerciale și de pescuit oceanic dar în special pentru construcția navelor de mare tonaj (vezi 163d, 164d, 165d, 166d, 167d, 168d, 169d, 170d).

Prin dezvoltarea stabilită în proiect, șantierul devenea cel mai mare șantier naval din România și de nivel corespunzător șantierelor navale importante din străinătate. Tehnologia proiectată în organizarea procesului de producție în zona de construcții noi de nave reprezenta atunci nivelul cel mai ridicat cunoscut în lume, conform informațiilor și documentelor aduse în urma vizitelor la marile șantiere din străinătate precum și a celor culese din revistele de specialitate. Construcția noului Șantier Naval

Constanța s-a făcut pornind de la ***incinta existentă în 1971 (suprafața de 16,9 ha și 1200 ml cheuri), cu extinderi în afară, în suprafață de 45, 5 ha și anume:***

- **către sud – est, prin preluarea danelor și bazinului de petrol;**
- **către sud – vest peste zona de rezervoare și rețele ale portului de petrol;**
- **către sud, prin umpluturi în Marea Neagră.**

(vezi f.00 și f.01, S. N. Constanța în 1972 și zonele de extindere prezentate mai sus).

Șantierul a fost dimensionat pentru o singură etapă – 1977 – cu o punere în funcțiune parțială în 1975.

Conform temei de proiectare se cerea ca în trim. IV 1975, capacitatea care se va da în funcțiune, respectiv producția la atingerea indicatorilor proiectați să fie:

- **1,5 buc./an, mineralier de 55.000 tdw = 1,5 x 270.000 = 405.000 mii lei,**
- **1 buc./an, petrolier de 150.000 tdw = 1 x 620.000 = 620.000 mii lei,**
- **reparații de nave maritime (mii lei/an)** ***325.000 mii lei.***

TOTAL: 1.350.000 mii lei.

Creșterea capacității de producție calculată pentru anul 1977 față de anul de referință (1970) era valoric de 7, 8 ori iar fizic (tone), de 12,6 ori.

S. N. Constanța fiind proiectat pentru un profil mixt, procesul tehnologic de construcție a navelor mari a fost organizat în zona de extindere a șantierului iar în zona veche (existentă) s-a organizat desfășurarea procesului tehnologic de reparație a navelor maritime.

Pentru construcția navelor mari s-au proiectat capacitățile pe un flux tehnologic direct, pornind de la depozitul descoperit de laminate, deplasarea pe rolganguri la stația de sablare – pasivizare și mai departe în **hala de construcții corp** (cu o suprafață de 4,5 ha și în care se pot prelucra anual **100.000 tone laminate**, platforme exterioare de premontaj a blocsecțiilor de corp, deservite de **macarale de 16 t, 50 t, 120 t, și 480 t**, docul uscat de construcții pentru montajul corpului și echiparea navei până la lansarea la apă și cheul de armare și probe. Tehnologiile de lucru la activitatea de construcții nave de mare tonaj au prevăzut folosirea tablelor navale de dimensiuni maxime de până la (16.000 x 3.000 x 42) mm, posibile de laminat la C. S. Galați (totuși lungimile de 16.000 mm și lățimile de 3.000 mm nu s-au folosit, transportul acestor table pe C.F.R. nefiind posibil), debitarea tablelor pe mașini automate după desene la scară redusă și cu control numeric, realizarea de panouri mari cu **g = 120 tone** din table sudate automat, execuția în hală pe **linia mecanizată ESAB** (folosind sudura automată sub flux, cu arce multiple) a secțiilor plane de corp cu **g = 300 t** și a secțiilor de volum cu **g max. = 400 t**, realizarea transportului blocsecțiilor pe platformă cu **autotrailere de 2 x 200 t**, execuția pe platformă a blocurilor mari de până la **g = 900 t**, ridicate pentru montajul în docul uscat de 2 macarale capră de 480 t fiecare, folosind grinzi speciale de manevră.

Macaralele capră de 480 t au o deschidere de **115 m** și o înălțime de **60 m** și rulează deasupra platformei și docului uscat. **Dimensiunile docului uscat de construcții sunt: lungimea = 350 m, lățimea = 58 m și adâncimea apei de 10 m.**

Pentru andocarea și repararea navelor de mare tonaj s-a prevăzut construcția **docului uscat de reparații** cu dimensiunile: **lungimea = 350 m, lățimea = 48 m și adâncimea apei de 10 m.** Cele 2 docuri uscate (camera din sud pentru construcții și camera din nord pentru reparații) sunt despărțite de un mol central pe care rulează picioarele macaralelor de 480 t. La capătul din Est al molului central este amenajată cabina de comandă a docurilor uscate.

Pentru reparația navelor proiectul a prevăzut și **construcția cheiurilor în lungime de 1.720 m, în 1975 volumul reparațiilor de nave urmând să crească până la valoarea de 325 milioane lei/an**. Programul de reparații întocmit împreună cu M.T. (pentru flota Navrom și navele portuare) și MAIASA (pentru nave de pescuit oceanic), cuprindea navele comerciale mai mari din acea vreme (cargouri de 4.500, 7.500, 8.100 și 12.500 tdw, mineraliere de 15.000, 25.000 tdw, petroliere de 19.000, 36.000 și 80.000 tdw), peste 80 de nave portuare (remorchere, dragi, deroseuze, șalande, pilotine, tanc de buncheraj, gabare, macarale plutitoare de 50 și 100 t etc.) precum și 19 nave specializate pentru pescuitul oceanic.

Volumul investițiilor, în special cele destinate construcțiilor hidrotehnice (docurile uscate), platformele de montaj a blocurilor de corp nave, dotate cu utilajele de ridicat (macarale de 16, 50, 120 și 480 t), cheiurile și bazinele de armare, era apreciabil de mare. Valoarea totală a investițiilor prevăzute pentru **etapa I-a, 1975** (docuri uscate) conform S.T.E. 10.878/1970 (aprobat prin HCM 509/30 aprilie 1971) și **etapa 1977** conform S.T.E. 10.464/7 august 1971 (aprobat prin HCM 483/29 aprilie 1972 și HCM 1634/1973) era de **1.497.000 mii lei** din care **838.839 mii lei** (construcții + montaj).

Capacitatea proiectată a fi pusă în funcțiune în anul 1975 era de **1.190.000 mii lei**, pentru a se putea realiza **o producție de 690.000 milioane lei/an *(de 4 ori față de 1970),*** compusă din valoarea a 2 mineraliere de 55.000 tdw și reparații de nave în valoare de 130 milioane lei (dublu față de 1970). **Realizarea acestei producții în 1975 urma să se facă pe baza execuției primei nave mineralier de 55.000 tdw (și parțial și a 2-a navă de 55.000 tdw), în paralel cu derularea lucrărilor de investiții folosind o tehnologie adaptată situației existente („ocolită")**, în acea perioadă (1972 – 1974), hala de construcție a corpului cu utilajele specifice de bază pentru fabricarea navelor de mare tonaj, platformele și macaralele de 480 t, nefiind terminate. **Capacitatea ce urma să fie pusă în funcțiune în etapa 1977 era de 1.420.000 mii lei. Conform datelor din proiect, numărul de salariați la S. N. Constanța creștea de la 3.370 (2.400 muncitori) în 1972 la 6.800 (6.044 muncitori) în 1977.**

La data de **17 febr. 1972** am participat împreună cu **Ing. D. Fuiorea** (Dir. S. N. Constanța) la **Conferința pe țară a Întreprinderilor și Centralelor Industriale**, acesta prezentând în fața conducerii țării stadiul pregătirii pentru derularea marii investiții și organizarea producției șantierului folosind o **tehnologie „ocolită"** (denumire dată de I.P.C.M. Buc.) pentru fabricația primei nave mineralier de 55.000 tdw în paralel cu desfășurarea lucrărilor de investiții. Tot atunci directorul S. N. Constanța a informat și faptul că la acea dată M.I.Ch. nu începuse eliberarea amplasamentului unde TC Ind. trebuia să construiască hala de 4,5 ha pentru execuția

corpurilor navelor de mare tonaj. Drept urmare, la data de **28 febr. 1972** a venit în șantier **Ilie Verdet,** pe atunci fiind Prim Vicepreședinte al Consiliului de Miniștri. A fost însoțit de **Vasile Valcu** (conducătorul Județului Constanța), miniștrii **I. Avram** (M.I.C.M.), **Matei Ghigiu (**M.C. Ind.) și **V. Bumbacea** (M.T.Tc.), **Ing. P. Melisaratos** (Dir. Gen. C.I.N. Galați) **Ing. L. Toringhibel** (Dir. Gen. I.C.H. Constanța), **Ing. N. Zeicu** (Dir. Portului Constanța), **Ing. R. Suman** (Dir. Gen. T.C. Ind. Constanța), **Ing. D. Fuiorea** (Dir. S. N. Constanța) etc. S-a vizitat batardoul de închidere a Mării Negre, executat de I.C.H. pentru izolarea bazinelor destinate construcției docurilor uscate și amplasamentul viitoarei hale de construcții de nave de mare tonaj (zona ocupată atunci de 19 rezervoare ale Bazei 3 Petrol Constanța). **Această vizită guvernamentală a declanșat cea mai amplă și dinamică activitate de construcții hidrotehnice și industriale desfășurate în inima portului Constanța. Timp de aproape 5 ani, zeci de mii de români, muncitori, maiștri, ingineri, dar și foarte mulți tineri militari, au contribuit direct pe șantier la Constanța sau în uzinele specializate colaboratoare din țară, la realizarea S. N. Constanța, obiectiv de importanță națională**.

M. I. C. M.
INSTITUTUL DE PROIECTARE PENTRU UZINE ȘI INSTALAȚII
DIN INDUSTRIA CONSTRUCȚIILOR DE MAȘINI BUCUREȘTI

IPCM

1404
7.08.71
027/36-6X
83

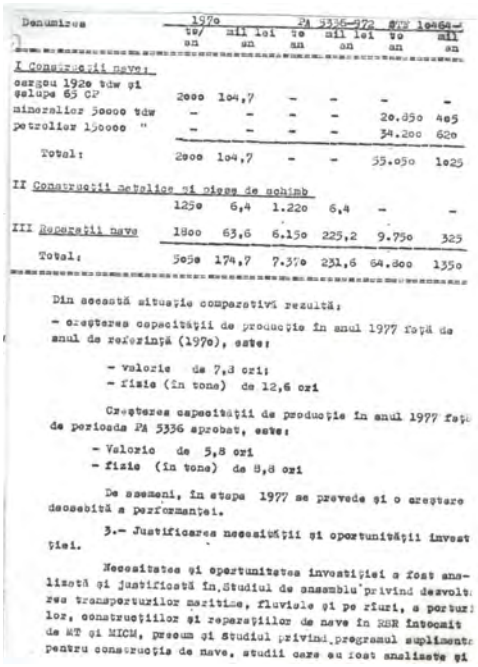
ARHIVA ARTELSTITII-CENTRALA
DOCUMENTE SECRETE
Nr. ..... din .....
Nr. ex. ..... file .....

I. P. C. M.
O. S.
IEȘIRE Nr. 023.1
Anul 971 luna 08 ziua 07

DENUMIREA PROIECTULUI SANTIERUL NAVAL CONSTANTA
SISTEMATIZARE SI DEZVOLTARE ETAPA 1977
Vol. I-MEMORIU DE PREZENTARE SI DOCUMENTATIE ECONOM

FAZA S.T.B.
Nr. PROIECTULUI 1o.464
Acest volum cuprinde 133 file și 1 planșe
Nr. de arhivă

DIRECTOR	Ing. Fătăceanu I.	Originalul semnat de Director Tehnic Ing. ... Gavrilescu	Volum nr. I
DIRECTOR TEHNIC	Ing. Gavrilescu		Exemplar nr. 3/7
INGINER ȘEF	Ing. Mustață M.		Data Aug.71
Șef de proiect Coordonator	Ing. Olaru.V.		



Denumirea	1970		PA 5336-72		STE 10464	
	to/an	mil lei an	to an	mil lei an	to an	mil an
I Construcții navă:						
cargou 192o tdw și șalupă 65 CP	2ooo	1o4,7	-	-	-	-
mineralier 3oooo tdw	-	-	-	-	2o.o5o	4o5
petrolier 15ooo "	-	-	-	-	34.2oo	62o
Total:	2ooo	1o4,7	-	-	55.o5o	1o25
II Construcții metalice și piese de schimb	125o	6,4	1.22o	6,4	-	-
III Reparații nave	18oo	63,6	6.15o	225,2	9.75o	325
Total:	3o5o	174,7	7.37o	231,6	64.8oo	135o

Din această situație comparativă rezultă:

- creșterea capacității de producție în anul 1977 față de anul de referință (1970), este:
  - valorie de 7,3 ori;
  - fizic (în tone) de 12,6 ori

Creșterea capacității de producție în anul 1977 față de perioada PA 5336 aprobat, este:
- Valorie de 5,8 ori
- fizic (în tone) de 8,8 ori

De asemeni, în etapa 1977 se prevede și o creștere deosebită a performanței.

3.- Justificarea necesității și oportunității investiției.

Necesitatea și oportunitatea investiției a fost analizată și justificată în Studiul de ansamblu privind dezvoltarea transporturilor maritime, fluviale și pe rîuri, a porturilor, construcțiilor și reparațiilor de nave în RSR întocmit de MT și MICM, precum și Studiul privind programul suplimentar pentru construcția de nave, studii care au fost analizate și aprobate de conducerea superioară de partid și de stat.

4.- Variante studiate.

Conform aviz CTC-MICM, pe parcurs, din 3o.o7.1971 în proiect se prezintă ca variantă tehnologică și de investiții o singură variantă redusă rezultată din analiza proiectului prezentat în forma finală, din care s-au operat unele reduceri.

5.- Amplasamentul investiției.

Amplasamentul investiției este incinta actuală a S.N.Constanța cu extinderi în afară în suprafață de 45,54 ha și anume:
- către sud-est prin prelucrarea danelor și bazinului de petrol;
- către sud-vest peste zona de rezervoare și rețele a actualului port de petrol;
- către sud prin umpluturi în mare.

Acordul de principiu pentru transferurile de mai sus s-a realizat la nivel de protocol între ministerele interesate stabilindu-se totodată programul pentru cedarea danelor, bazinelor și platformelor necesare dezvoltării șantierului, conform programului din anexa nr. 7.

Acest amplasament pentru dezvoltarea S. N.C a fost analizat în Studiul de ansamblu privind dezvoltarea transporturilor maritime, fluviale și pe rîuri, a porturilor, a construcțiilor și reparațiilor de nave în RSR, fiind însușit la timpul său de toate organele superioare.

Odată cu avizarea și aprobarea investiției pentru STE - doc unsat - această problemă a fost analizată la cel mai înalt nivel pe baza unui material rezumativ prezentat de MICM (Anexa 8), după care s-a luat hotărîrea definitivă asupra acestui amplasament.

6.- Situația actuală

6.1.- Organizarea tehnologică.

Actualmente Șantierul Naval Constanța, este organizat

STE 1o464
S.N. Constanța

MEMORIU DE PREZENTARE

1.- Date de bază

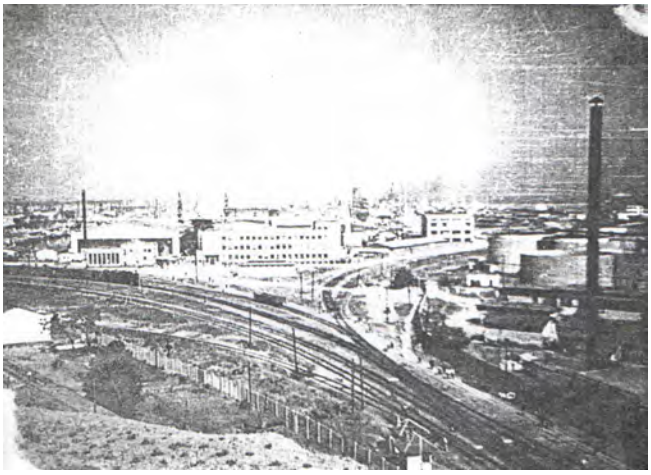
1.1.- Obiect

Lucrarea de față tratează la nivel de Studiu tehnic economic, sistematizarea și dezvoltarea șantierului naval Constanța, în etapa 1977, pentru o capacitate corespunzătoare programului suplimentar de creșterea producției de nave, cu eșalonarea investiției în vederea punerii în funcțiune a unei capacități parțiale în 1975.

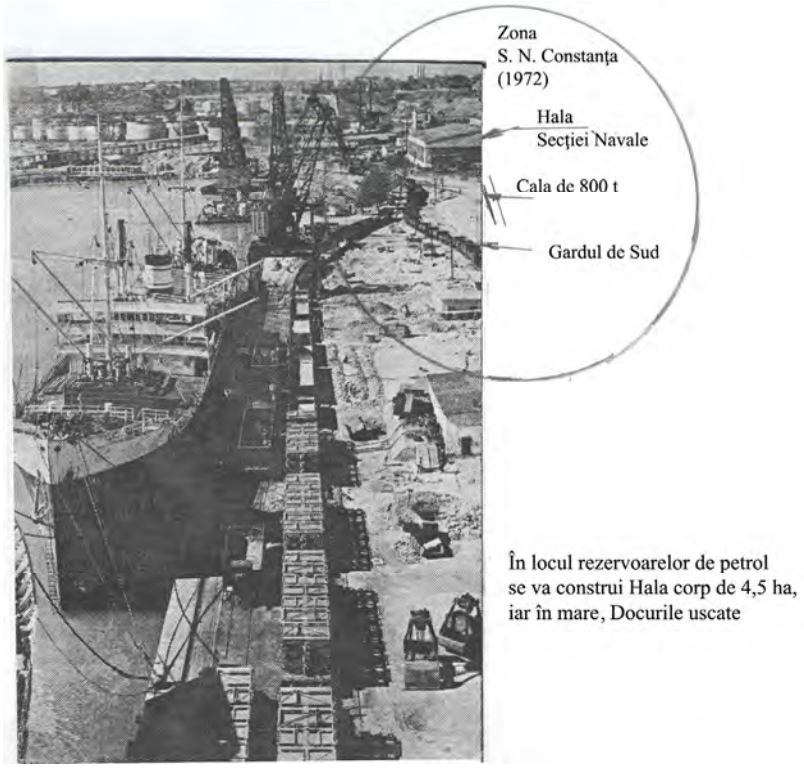
1.2.- Baza de proiectare

- Tema de proiectare MICM - DGMRI primită cu nr. 34o5 din 16.o4.197o (anexa 1);
- Note de completare la temă de proiectare primită cu adresa nr. 348.1o3 din 29.o1.1971 (anexa 2);
- Adresa MICM - DGMGUT nr. 2o7.744 din 28.o5.197 privind prevederea în STE a noii fabrici de oxigen (Anexa nr
- Studiul de ansamblu privind dezvoltarea transporturilor maritime, fluviale și pe rîuri a porturilor și a șantierelor navale întocmite de MICM - MT;
- Studiul privind programul suplimentar de creștere a producției de nave întocmit de MICM și MT în decembrie 197o;
- Studiul privind reparația și dotarea flotei RSR întocmit de MT în martie 1971;
- Studiul estimativ privind construcția navelor de 3o.ooo, 8o.ooo, 15o.ooo tdw, întocmit de ICEPRONAV, simbol 8o4
- PA 5336 - Sistematizarea și dezvoltarea S.N.Constanța etapa 197o, întocmit de IPCM în 1966;

Fig. 163d. Pagini extrase din proiectul STE 10464, pentru sistematizarea și dezvoltarea S.N. Constanța, etapa 1977 (memoriu general de prezentare), elaborat de IPCM – București la data de 7 august 1971.



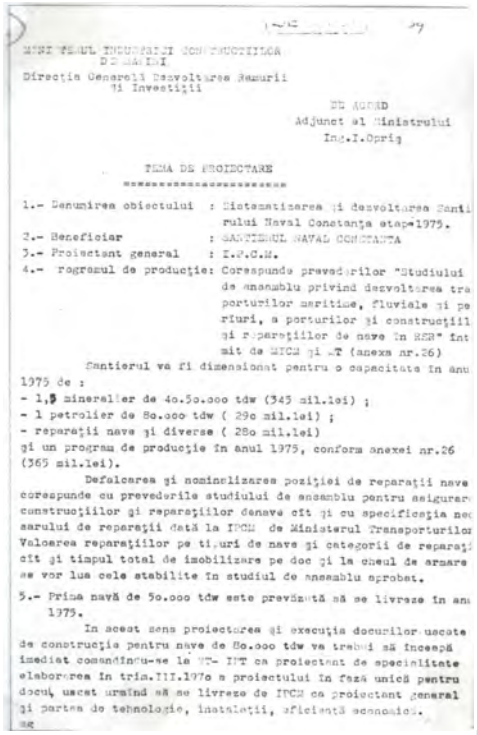
S.N. Constanța (1972). Vedere de la poarta nr. 4 a portului Constanța
(în stânga, S.N. Constanța) (în dreapta, stația de petrol).



S.N. Constanța, 1972 (vezi sus în dreapta) (sus stânga, stația de petrol).
Vedere dinspre larg – Dana 30 (f.01).

Fig. 116f. Foto febr. 1972: I.C.H. Constanța a executat batardoul de închidere a Mării Negre pentru izolarea bazinelor destinate construcției docurilor uscate.

Fig. 116f. Martie 1972: Se execută umpluturi în Marea Neagră în zonele de construcție a halelor industriale și a platformelor de lucru de la S.N. Constanța.



MINISTERUL INDUSTRIEI CONSTRUCȚIILOR DE MAȘINI
Direcția Generală Dezvoltarea Ramurii și Investiții

ȘEF ADJUNCT
Adjunct al Ministrului
Ing.I.Oprișa

TEMA DE PROIECTARE

1.- Denumirea obiectului : Sistematizarea și dezvoltarea Șantierului Naval Constanța etapa-1975.
2.- Beneficiar : ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA
3.- Proiectant general : I.P.C.M.
4.- Programul de producție: Corespunde prevederilor "Studiului de ansamblu privind dezvoltarea transporturilor maritime, fluviale și pe căi ferate, a porturilor și construcțiilor și reparațiilor de nave în RSR" întocmit de MICM și MT (anexa nr.26)

Șantierul va fi dimensionat pentru o capacitate în anul 1975 de :
- 1,5 mineraliere de 40.50.000 tdw (345 mil.lei) ;
- 1 petrolier de 80.000 tdw (290 mil.lei) ;
- reparații nave și diverse (280 mil.lei)

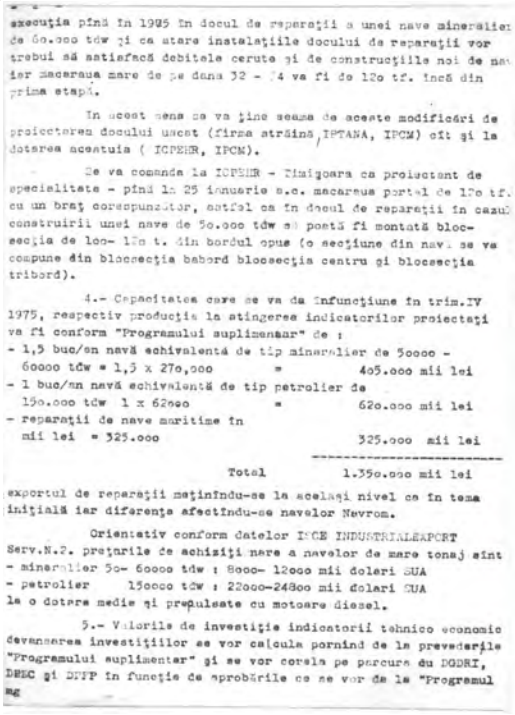
și un program de producție în anul 1975, conform anexei nr.26 (365 mil.lei).

Defalcarea și nominalizarea poziției de reparații nave corespunde cu prevederile studiului de ansamblu pentru asigurarea construcțiilor și reparațiilor deoarece cît și cu specificația necesarului de reparații dată la IPCM de Ministerul Transporturilor. Valoarea reparațiilor pe tipuri de nave și categorii de reparații cît și timpul total de imobilizare pe doc și la cheul de armare se vor lua cele stabilite în studiul de ansamblu aprobat.

5.- Prima navă de 50.000 tdw este prevăzută să se livreze în anul 1975.

În acest sens proiectarea și execuția docurilor uscate de construcție pentru nave de 80.000 tdw va trebui să înceapă imediat comandîndu-se la ICPEHR - ITT ca proiectant de specialitate elaborarea în trim.III.1970 a proiectului în fază unică pentru docul uscat urmînd să se livreze de IPCM ca proiectant general și partea de tehnologie, instalații, eficiență economică.

Fig. 164d. Extras din Anexa 1 la memoriul general STE 10464 (tema de proiectare MICM-DGDRI nr. 340914/16.04.1970).



execuția pînă în 1995 în docul de reparații a unei nave mineraliere de 60.000 tdw și ca atare instalațiile docului de reparații vor trebui să satisfacă debitele cerute și de construcțiile noi de nave iar macaraua mare de pe dana 32 - 34 va fi de 120 tf. încă din prima etapă.

În acest sens se va ține seama de aceste modificări de proiectarea docului uscat (firma străină IPTANA, IPCM) cît și la dotarea acestuia (ICPEHR, IPCM).

Se va comanda la ICPEHR - Timișoara ca proiectant de specialitate - pînă la 25 ianuarie a.c. macaraua portal de 120 tf. cu un braț corespunzător, astfel ca în docul de reparații în cazul construirii unei nave de 80.000 tdw să poată fi montată blocsecția de loc- 120 t. din bordul opus (o secțiune din navă se va compune din blocsecția babord blocsecția centru și blocsecția tribord).

4.- Capacitatea care se va da în funcțiune în trim.IV 1975, respectiv producția la atingerea indicatorilor proiectați va fi conform "Programului suplimentar" de :
- 1,5 buc/an navă echivalentă de tip mineralier de 50000 - 60000 tdw = 1,5 x 270,000 = 405.000 mii lei
- 1 buc/an navă echivalentă de tip petrolier de 150.000 tdw 1 x 620.00 = 620.000 mii lei
- reparații de nave maritime în mii lei = 325.000 325.000 mii lei

Total 1.350.000 mii lei

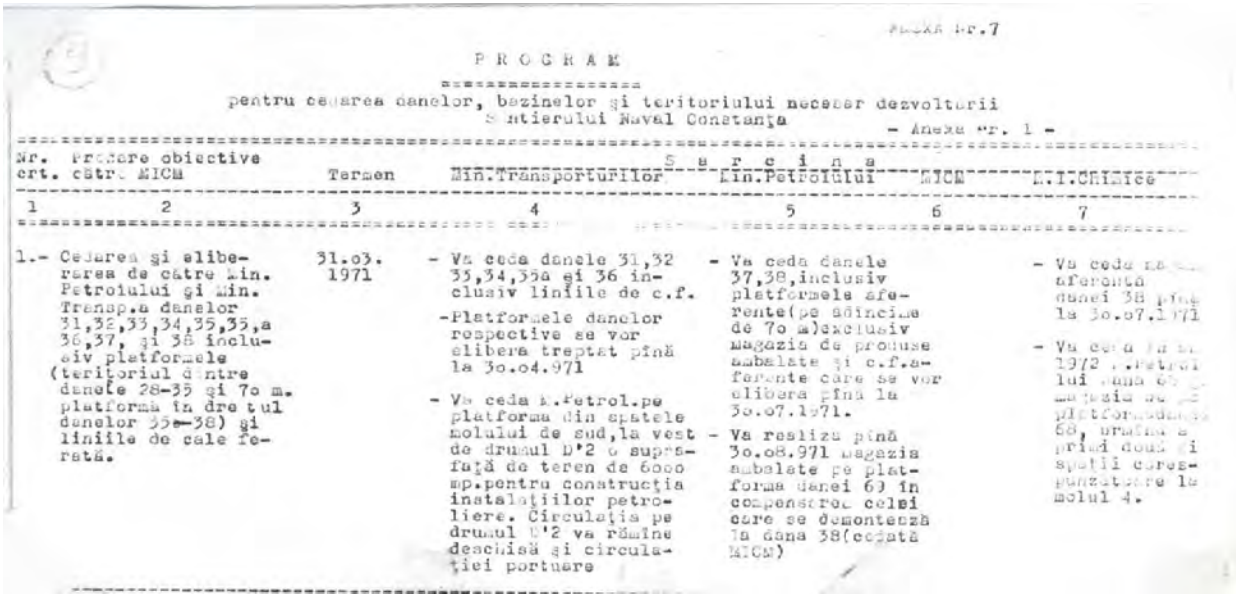
exportul de reparații menținîndu-se la același nivel ca în tema inițială iar diferența afectîndu-se navelor Navrom.

Orientativ conform datelor ICCE INDUSTRIALEXPORT Serv.N.2. prețurile de achiziții nave a navelor de mare tonaj sînt
- mineralier 50- 60000 tdw : 8000- 12000 mii dolari SUA
- petrolier 150000 tdw : 22000-24800 mii dolari SUA

la o dotare medie și propulsate cu motoare diesel.

5.- Valorile de investiție indicatorii tehnico economic devansarea investițiilor se vor calcula pornind de la prevederile "Programului suplimentar" și se vor corela pe parcurs cu DGDRI, DMEC și DTFP în funcție de aprobările ce se vor da la "Programul

Fig. 165d. Extras din Anexa 2 la memoriul general, STE 10464 (completare la tema de proiectare, MICM-DGDRI/15.01.1971).



Anexa Nr.7

P R O G R A M

pentru cedarea danelor, bazinelor și teritoriului necesar dezvoltării S.N.Constanța - Anexa nr. 1 -

Nr. crt.	Predare obiective către MICM	Termen	Sarcini Min.Transporturilor	Min.Petrolului	MICM	M.Finanțelor
1	2	3	4	5	6	7
1.-	Cedarea și eliberarea de către Min. Petrolului și Min. Transp.a danelor 31,32,33,34,35,35,a 36,37, și 38 inclusiv platformele (teritoriul dintre danele 28-35 și 70 m. platforma în dreptul danelor 35a-38) și liniile de cale ferată.	31.03. 1971	- Va ceda danele 31,32 33,34,35a și 36 inclusiv liniile de c.f. -Platformele danelor respective se vor elibera treptat până la 30.04.971 - Va ceda M.Petrol.pe platforma din spatele molului de sud,la vest de drumul D'2 o suprafață de teren de 6000 mp.pentru construcția instalațiilor petroliere. Circulația pe drumul D'2 va rămîne deschisă și circulației portuare	- Va ceda danele 37,38,inclusiv platformele aferente(pe adîncime de 7o m)exclusiv magazia de produse ambalate și c.f.aferente care se vor elibera până la 30.07.1971. - Va realiza până 30.08.971 magazia ambalate pe platforma danei 60 în compensarea celei care se demontează la dana 38(cedată MICM)	- Va ceda ra... aferentă danei 38 până la 30.07.1971 - Va ceda în ... 1972 ...Petrolului ... 60 ... magazia de ... platformadana 58, urmînd ... priei două ... spatii corespunzătoare la molul 4.

Fig. 166d. Extras din Anexa nr. 7 la memoriul general, STE 10464 (program pentru cedarea danelor, bazinelor și teritoriului necesar dezvoltării S.N. Constanța – anexa 1).

Fig. 118f. Foto, aprilie 1972: Secarea bazinului pentru construcția docurilor uscate. Operația de evacuare a apei din bazin s-a executat în perioada (1 mart. 1972 – 29 aprilie 1972).

Fig. 119f. Foto, aprilie 1972: Rezervoarele și estacada cu conducte ale Stației de petrol, ce se vor demola iar în zonă, marea va fi acoperită cu pământ, piatră, piloți armați și beton.

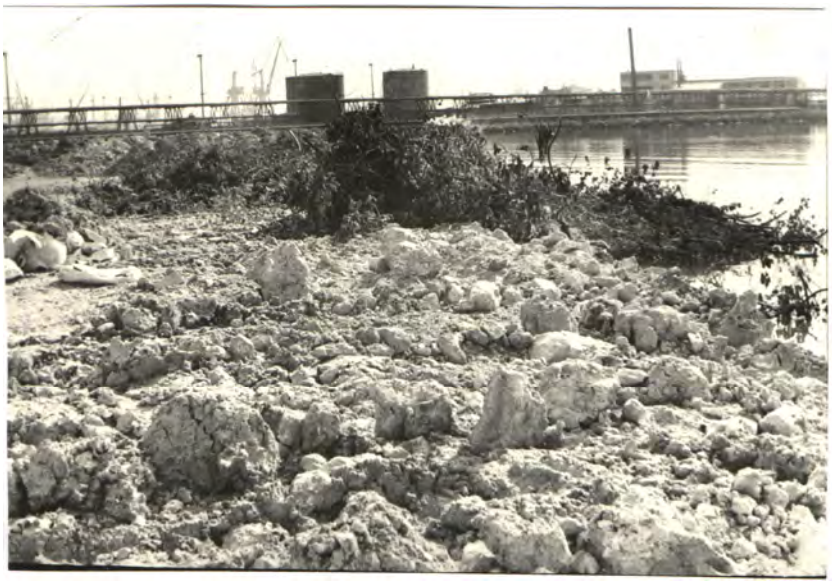


Fig. 120f. Umpluturi în M. Neagră pentru execuția halelor industriale și platformelor de producție ale S.N. Constanța. În plan îndepărtat se văd clădirile și estacada cu conducte.

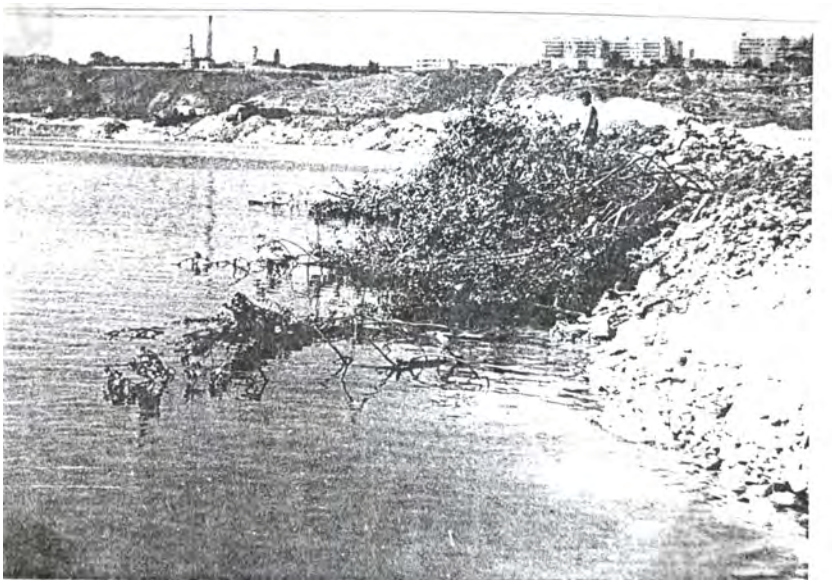


Fig. 121f. Foto, aprilie 1972: În stg. M. Neagră, în dreapta este batardoul care închide incinta pentru construcția docurilor uscate iar sus se văd blocuri din cartierul „faleza Sud” și farul nou din Constanța.

4.2. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA (1972 – 1975)

- ***Construcția docurilor uscate și în paralel, execuția primei nave de mare tonaj, mineralierul de 55.000 tdw „Tomis".***
- ***Construcția halei de corp de 4,5 ha și a macaralelor portal de 16 t, 50 t și 120 t.***
- ***Construcția halei de tubulatură, centrala de aer comprimat, fabrica de acetilenă, hala de sablare – pasivizare, hala Mec. Energ. și sala de trasaj, depozitul de laminate, stația de 110 KV, hala de armare, hala de conservare motoare, posturi de transformare, anexe sociale, platforme, căi de rulare macarale și C.F. uzinale etc.***
- ***Organizarea în 1974 a fabricii de construcții nave condusa de un Ing. Șef de fabrică.***

Declanșarea marii investiții la S. N. Constanța s-a produs chiar a 2-a zi după vizita lui Ilie Verdet, care a stabilit măsuri ferme și responsabilități pentru toți factorii implicați în această mare lucrare de importanță națională.

Pe data de *1 martie 1972* s-a declanșat acțiunea de demolare a rezervoarelor de petrol din partea de sud-vest, rezervată amplasamentului halei de construcții corp de 4,5 ha iar în partea de est a început secarea bazinului mării unde urmau să fie construite docurile uscate, capacități de producție conducătoare pentru viitorul mare șantier de construcții și reparații de nave de mare tonaj. Iată cum **Agerpres** marca evenimentul în ziarul **„România Liberă"** din data de **1 martie 1972, pag. 3: *„În portul Constanța a început operațiunea de vidare a bazinului ce va adăposti viitoarele docuri uscate. Motopompele vor „arunca" peste zidul protector (batardou) al bazinului, construit în prealabil de hidrotehnicienii constănțeni, mai mult de un milion de metri cubi de apă, lăsând liber la cca. 12 m sub nivelul mării un teren uscat*** (ar fi fost bine!) ***de aprox.50.000 mp. Aici se vor efectua lucrări de curățire și adâncire, în care scop vor fi derocați zeci de mii de mc de stânci, pentru a se amenaja două docuri uscate – unul pentru construcții nave maritime de mare tonaj (până la 150.000 tdw) iar celălalt pentru reparații de nave maritime – prevăzute cu un sistem de ecluzare deservit de pompe puternice pentru evacuarea apei".*** (vezi 116f, 117f, 118f, 119f, 120f, 121f).

La data de 29 aprilie 1972, bazinul maritim destinat construcției docurilor uscate a fost golit de apă și începând cu luna iunie 1972, lucrările au luat o amploare fără precedent, atât pentru dezvoltarea S. N. Constanța, cât și pentru construcția primei nave mineralier de 55.000 tdw. Atunci a fost momentul de început a lucrărilor de execuție a docurilor uscate destinate construcției și reparației navelor de mare tonaj. Un furnicar de oameni și utilaje de la I.C.H. Constanța au început să lucreze zi și noapte în „groapa" cu suprafața de cca. 5 ha și la cota de -12 m, pentru escavații, nivelări, cimentarea și etanșarea solului, în vederea betonării radierului și bajoaierelor celor 2 docuri uscate.

Proiectul de execuție pentru docurile uscate elaborat de IPTANA București, după proiectul tehnic întocmit de sovietici, s-a realizat în perioada 31 iulie 1972 – 30 martie 1973, în baza unui grafic semnat de IPTANA, I.P.C.M., I.C.H. și S. N. Constanța, primii doi în calitate de proiectanți și ultimii doi în calitate de constructor și respectiv beneficiar. S. N. Constanța primise sarcină prin planul de stat pentru construcția și livrarea în 1975 a primei nave mineralier de 55.000 tdw, montajul corpului urmând să se facă în docul uscat de reparații folosind pentru montaj macaraua de 120 t, ce urma a fi instalată pe latura de nord a docului uscat de reparații. Deci nava trebuia executată în paralel cu derularea lucrărilor de investiții la docurile uscate, hala de construcții corp, macaralele capră de 480 t etc. Ori toate aceste obiective majore de investiții se puteau realiza într-un ciclu minim de cca. 3 ani (1972 – 1974), așa că execuția primei nave nu putea beneficia de tehnologiile de construcție și sudură de înaltă productivitate prevăzute a fi aplicate în hala de construcții corp ca și de montajul în doc a blocurilor mari la capacitatea macaralelor de 480 t. **Astfel, începerea montajului corpului navei în docul uscat de reparații era condiționat de finalizarea de către constructor a primului tronson de doc iar în continuare montajul trebuia să țină pasul cu ritmul de lucru al constructorilor, ocupând imediat cu nava, porțiunea finalizată de doc**.

Practic, ritmul de montaj al navei în doc trebuia să țină pasul și să fie corelat permanent cu stadiul de construcție a docului uscat. **Odată cu terminarea probelor de recepție finală și punerea în funcțiune a docului uscat, nava trebuia să fie gata echipată pentru lansarea la apă.** Tema de proiectare pentru tehnologia „ocolită” concepută de specialiștii șantierului pentru construcția primei nave viza următoarele:

- organizarea provizorie a depozitului descoperit pentru table și profile navale;
- sablarea și pasivizarea tablelor și profilelor într-o baracă provizorie;
- debitarea tablelor pe mașina automată de tip „Logatomme” instalată într-o baracă provizorie;

Amplasamentele stabilite pentru activitățile de mai sus erau dispuse în flux tehnologic lângă calea ferată uzinală existentă, pe care rula o macara „Demag”, între secția Navală și clădirea administrativă, în zona de sud. Pentru transport se foloseau cărucioare pe C.F. iar pentru ridicat în afara „Demagului” pe C.F. se utilizau și macarale auto. Zona aleasă nu deranja derularea lucrărilor de investiții la docurile uscate, hala de construcții corp și construcția macaralelor de lucru (16 t, 50 t și 120 t).

- pregătirea fluxului tehnologic în hala secției Navale pentru confecții și asamblări;
- amenajarea platformelor provizorii, la sud de secția Navală și la vest de viitoarele docuri uscate, pentru asamblarea secțiilor de corp (dublu fund, bordaje, tancuri de gurnă, tancuri superioare, pereți transversali și punți). Tot pe aceste platforme, în perioada 1972 – 1973 șantierul a executat construcțiile metalice (câteva mii de tone) pentru macaralele de 16 t, 50 t și 120 t cuprinse în proiectul de dezvoltare și în planul de investiții. Tema pentru tehnologia

„ocolită" ce trebuia aplicată la construcția primei nave de 55.000 tdw, impusă de dotarea minimă existentă în șantier în perioada 1972 – 1974 a fost transmisă la I.P.C.M. București pentru includerea în proiectul de execuție.

În luna sept. 1972, prin comunicarea C.I.N. Galați nr. 17920/1972, S. N. Constanța a trecut de la întreprindere de gradul II la *gradul I,* noua echipă de conducere fiind următoarea: **Ing. D. Fuiorea, Director, Ing. Gh. Dimoiu, Dir. Adj. Tehn. și Prod., Ec. D. Muhcina, Dir. Adj. Comercial și Ec. I. Baschinos, Contabil Șef.**

Nota autorului:

("După 8 ani (1964 – 1972) de activitate în echipa de conducere a S. N. Constanța având funcția de Ing. Șef Adj., responsabil cu activitatea de construcții nave, din noua echipă nu am mai făcut parte. Atunci, Directorul Ing. D. Fuiorea, m-a numit Șeful Secției Navale (cu același salariu), explicându-mi că trebuie să începem execuția corpului navei mineralier de 55.000 tdw și să executăm urgent construcția macaralelor de 50 tf și 120 tf, necesare asamblării secțiilor și montajului în doc a navei. Mult mai târziu, fostul director Fuiorea mi-a spus ca în perioada 1967 – 1968, când am colaborat cu Inspectorul Registrului BV (atunci am omologat tehnologiile de fabricație și am autorizat sudorii după normele BV, pentru construcția Completelor de șlepuri de 1.000 t – export Egipt), am fost urmărit și suspectat de Securitate că intenționez să fug din țară. Dar de fapt ce făcusem?! La sărbătoarea zilei de 1 mai 1967 directorul Ing. D. Fuiorea mi-a dat mașina șantierului și l-am dus pe Inspectorul BV la pădurea de la Kogălniceanu să vadă serbările populare. Acolo, consumând mici și bere, am discutat și de excursii, obiectivele turistice de la Paris, muzeul Louvre, despre George Enescu, C. Brâncuși, turnul Eiffel, Sorbona, Sena, Versailles, Valea Loirei etc. Am avut o întâlnire de lucru și la sediul BV din București. Împreună cu soția obținusem pașapoartele pentru o excursie în Franța dar după câteva luni, în 1969, Securitatea ni le-a retras fără explicații.

*Abia după 10 ani ni s-au redat pașapoartele și în 1978, împreună cu soția am făcut o excursie în Europa, inclusiv în Franța și… **ne-am întors acasă**! După 1989 am fost liberi, și ca turiști am călătorit în toată Europa dar și în Asia, Africa, SUA. și America de Sud. Neincluderea în 1972 (din lipsa avizului Securității) în noua echipă de conducere a S. N. Constanța desigur că m-a nemulțumit, dar nu m-a demobilizat și cu multă seriozitate și profesionalism, dovedit și în funcția de Ing. Șef Adj., am condus secția Navală unde s-au executat confecțiile primei nave de mare tonaj, construcțiile metalice pentru macaralele de 50 tf și 120 tf și introducerea în docul uscat a primelor blocsecții ale mineralierului de 55.000 tdw nr.1 „Tomis".*

După aceea am avut posibilitatea și satisfacția profesională să conduc 15 ani Atelierul de Proiectare Tehnologii Construcții Nave, timp în care s-au elaborat tehnologiile de fabricație a navelor de mare tonaj (Mineraliere de 55.000 tdw, 65.000 tdw și 165.000 tdw, petrolierele de 85.000 tdw și 150.000 tdw), ferryboat-urile de 12.000 tdw, docurile plutitoare de 10.000 t și 20.000 t, dragile și porțile

ecluzelor pentru Canalul Dunăre – M. Neagră, derocatoarele pneumatice plutitoare, geamandura cu braț rotitor pentru extracție țiței în exploatare marină și altele".)

Din luna sept. 1972, la secția Navală, am organizat sectoarele de maiștri și echipele de constructori și sudori și împreună cu Ing. M. Gheorghe (Adj. Șef de Secție) le-am repartizat spre însușire, documentația de execuție pentru macaralele de 50 tf și 120 tf (construcția metalică sudată pentru reperele: picioare, turn, grinda superioară, fleșa, cadru superior contragreutăți, cabine etc.) precum și proiectele de execuție pentru confecția și asamblarea secțiilor de corp pentru nava de 55.000 tdw (secții de dublu fund, tancuri de gurnă și superioare, bordaje, pereți transversali și punți etc.). Volumul de muncă era peste puterile efectivelor de muncitori, la acea dată dispunând de cca. 300 constructori navali și 150 de sudori, precum și cca. 80 muncitori la atelierul de lăcătușerie. Am făcut bilanțul forței de muncă și l-am prezentat Comandamentului de coordonare care începând cu luna dec. 1972 a dispus aducerea de muncitori detașați de la uzinele din țară și șantierele navale, precum și repartizarea de promoții de absolvenți de la Școlile Profesionale din subordinea M.I.C.M. Totodată am început și calificarea muncitorilor la locul de muncă. Datorită spațiilor limitate din hală și platformele exterioare disponibile din ce în ce mai puține (începuseră lucrările de investiții la docurile uscate și la hala corp de 4,5 ha), am organizat lucrul în schimburi la toate sectoarele de maiștri constructori și sudori. Pentru construcția reperelor la macaralele de 50 tf am folosit și dana 30 la cca 500 m depărtare de hală. Dintre maiștrii de baza ai Secției Navale, amintesc pe următorii: I. Matei, P. Dima, I. Banica, I. Voinescu, I. Mihu, I. Manole, M. Cosac, I. Munteanu, I. Udateanu, V. Olteanu, I. Spătaru, N. Gornea, N. Negoiță, N. Barbu, Gh. Nula, D. Caraiman, I. Lepădatu, iar șefi de echipă pe O. Pogan, D. Grosu, I. Militaru, N. Dumitru, V. Vatra, P. Vulturu, I. Negoiță, I. C. Barbu, A. Catalina, M. Iordache, E. B. Agi, I. Ovreuta, D. Teseleanu, V. Tănase și alții.

La data de **22 august 1972 ministrul I. Avram** a dat **Ord. M.I.C.M. nr. 89** prin care angaja practic toată ramura constructoare de mașini (Inst. de Proiectare, Centrale Ind. și Uzine) pentru realizarea lucrărilor de dezvoltare a S. N. Constanța și execuția în paralel cu investiția a primei nave de mare tonaj, mineralierul de 55.000 tdw cu termen de livrare în anul 1975. Din lecturarea contractelor încheiate cu furnizorii de materiale, construcții metalice, instalații industriale, echipamente și agregate, rezulta că pentru lucrările de investiții la S. N. Constanța dar și pentru construcția navei de 55.000 tdw participau peste 60 de Uzine și Combinate din toată România (de la Satu Mare la Constanța, de la Galați la Arad, de la Cluj la București, de la Iași la Oradea, de la Craiova la Suceava, de la Timișoara la Brăila, nelipsind nici uzinele de pe aceste trasee, precum cele din Brașov, Ploiești, Câmpina, Sibiu, Plopeni, Bocșa, Reșița, Caransebeș, Mija, Bacău etc.).

De asemenea un volum important de echipamente s-au contractat cu furnizori externi din țări precum Franța, Germania (ambele state), Anglia, Suedia, U.R.S.S., Japonia, Polonia, Italia, Austria, Elveția, Bulgaria, Cehoslovacia, Iugoslavia etc.

Pentru coordonarea unei asemenea investiții industriale de anvergură și complexitate tehnică deosebită, care angaja o enormă forță tehnică și umană, precum și importante resurse ale economiei naționale, conducerea țării a hotărât organizarea la S. N. Constanța a două Comandamente de coordonare și anume:

- **un Comandament militar (**era la moda!), condus de Generalul Maior de Geniu, **N. Palimariu** (vezi 135f). Comandamentul militar avea în corpul său de lucru câțiva ofițeri cu studii superioare tehnice, specialiști în lucrări de construcții.

În perioada **5 sept. 1972 – 25 martie 1975** s-au ținut **61** Comandamente de analiză a **lucrărilor prevăzute în programul de investiții și realizarea în paralel a construcției primului mineralier de 55.000 tdw, cu termen de livrare în 1975.**

- un Comandament civil, condus de ministrul I. Avram (M.I.C.M.) care în perioada **21 aprilie 1973 – 4 ian. 1975** a organizat **12** Comandamente de lucru la S. N. Constanța (vezi 134f).

La fiecare Comandament, ministrul convoca **20 – 30 directori de întreprinderi din țară** care raportau livrările, stadiul contractelor cu S. N. Constanța și perspectiva realizării lucrărilor la termen. De asemenea ministrul **I. Avram** stabilea măsuri de organizare la M.I.C.M., Centrale Industriale, Uzine și Institutele de Proiectare din subordine, pentru **canalizarea activităților cu prioritate pentru S. N. Constanța și intervenea operativ** la celelalte ministere (M.I.M., M.E.E., M.T.Tc., M.F.A., M.C.E., M.I.Ch., M.M.P.G. etc.) și chiar la unele ambasade pentru urgentarea sosirii importurilor.

Comandamentul militar permanent, convocat cu regularitate de 2 ori pe luna la analizele de la S. N. Constanța, avea în componența sa pe următorii:

1. *Gl. Maior N. Palimariu, Șef Comandament*
2. Ing. I. Opriș, Adj. Min. M.I.C.M.
3. Ing. V. Bumbacea, Adj. Min. M.T.Tc.
4. Ing. C. Ionescu, Adj. Min. M.C. Ind.
5. Ing. Gh. Caranfil, Adj. Min. M.I.Ch.
6. Ing. St. Constantinescu, Adj. Min. M.I.M.
7. Ing. I. Florescu, Adj. Min. M.C.E.
8. Ing. I. Bucur,Vicepreședinte C.S.P.
9. Ing. I. Fataceanu, Dir. I.P.C.M. – București
10. Ing. D. Fuiorea, Dir. S. N. Constanța
11. Ing. Gh. Catrinescu, Dir. Tehn. C.I.N. Galați
12. Ing. I. Baicu, Dir. IPTANA – București
13. Ing. L. Toringhibel, Dir. I.C.H. – Constanța
14. Ing. R. Suman, Dir. T.C. Ind. Constanța
15. Ing. M. Boicu, Dir. Gen. M.T.Tc.
16. Ing. H. Furdui, Dir. Chimpex Constanța
17. Ing. O. Vasilescu, specialist M.E.E.
18. Ing. C. Nita, consilier al Cons. de Miniștri
19. Ing. Gh. Cocos, Adj. Min. M.E.E.
20. Ing. N. Roșca, Secretar Gen. M.M.P.G.

Pe toată durata funcționării în șantier, Comandamentul militar a cerut rapoarte bilunare de la proiectanți și executanți (Ing. I. Baicu, Ing. L. Toringhibel, Ing. R. Suman, Ing. D. Fuiorea etc.) privind stadiile fizice ale obiectivelor de investiții și a navei de 55.000 tdw a urmărit respectarea graficelor periodice de lucrări la docurile uscate executate de I.C.H. Constanța, la halele industriale executate de T.C. Ind. Constanța, la macaralele de 16 t, 50 t și 120 t, executate de S. N. Constanța, derularea contractelor cu uzinele din țară și asigurarea importurilor, respectarea termenelor de livrare către S. N. Constanța a construcțiilor metalice, echipamentelor, instalațiilor și agregatelor necesare investiției dar și pentru realizarea la termenul stabilit a primei nave de mare tonaj, mineralierul de 55.000 tdw. În permanență a avut în vedere eliberarea amplasamentelor și existența proiectelor de execuție la toate fronturile de lucru, asigurarea asistenței tehnice și respectarea indicilor de calitate, convocarea și consultarea specialiștilor în probleme geologice și hidrotehnice, asigurarea forței de muncă pentru obiectivele de investiții și construcția navei. După fiecare analiză lua hotărâri și stabilea măsuri cu responsabili și termene de recuperare a întârzierilor, cerea grafice cu termene de execuție și responsabilități pentru etapele următoare etc.

Conform proiectului, incinta docurilor uscate trebuia protejată de infiltrații de apă și în acest scop s-a prevăzut executarea **ecranului perimetral** (un brâu de beton de protecție împrejurul docurilor uscate, **gros de 500 mm și adânc până la cota de – 22 m**, conform cerințelor proiectantului extern). Construcția ecranului de protecție s-a experimentat până la data de 11 sept. 1972 cu instalații speciale (Benoto, F.A-12 și Else), dintre care, **Benoto** ce executa betonarea în continuare după forare, a corespuns scopului urmărit.

Infiltrații de apă produse de izvoare puternice au apărut în luna august 1972, mai întâi în colțul de nord-vest iar după aceea au apărut masiv și în zona de vest doc construcții și mol central (vezi 122f).

Primul Comandament militar din data de **5 sept. 1972** a dispus ca 10 echipe în 2 schimburi (M.T.Tc. + M.C. Ind.) să lucreze continuu cu instalațiile Benoto iar pentru lucrările de mare volum la docurile uscate (**care deveneau tot mai umede!**), să fie repartizată o însemnată **forță de muncă Militară** de la unitățile de geniu (drumuri și poduri etc.). Atunci Gen. Maior N. Palimariu a intervenit la miniștrii I. Ioniță (MFA) și F. Danalache (MI) pentru aducerea pe șantier în mod eșalonat următorul număr de militari: 400 în sept. 1972 iar în 1973, 400 în trim. I, 500 în trim. II, 800 în trim. III și 800 în trim. IV.

La Comandamentul **nr. 2/19 sept. 1972** s-a dispus ca până la data de **15 oct. 1972 să se prezinte „Studiul hidrologic privind apele subterane din zona docului uscat (debite, presiuni, viteza, direcții de scurgere etc.).**

La Comandamentul **nr. 3/3 oct. 1972**, o comisie de specialiști formată din Prof. dr. geolog **I. Băncilă**, Prof. dr. geolog **P. Bomboe**, Prof. Ing. **I. Stănculescu**, Ing. **I. Baicu**, Dir. IPTANA, Ing. **M. Ulubeanu** – IPTANA și Ing. **O. Vasilescu** – I.C.H. București au prezentat concluzii și recomandări privind reducerea debitului de infiltrații în incinta docurilor uscate, prin **execuția de lucrări de consolidare – etanșare a solului prin injecții de ciment în foraje care puteau merge până la adâncimi de – 30 m** (la molul central). Debitul izvoarelor subterane atingeau 2.000 mc/h iar proiectantul extern mergea pe o limită admisibilă de 500 mc/h. Pentru evitarea inundării docurilor, Comandamentul **nr**. **4/17 oct. 1972 a hotărât ca I.C.H. să monteze la cota – 20 m o stație de pompare cu alimentare dublă și pompe de rezervă.** La data de **3 oct. 1972**, Adj. Min. **V. Bumbacea** (M.T.T.C.) **l-a numit pe Dir. I.C.H. – Constanța Ing. L. Toringhibel coordonator al lucrărilor de etanșare din incinta docurilor uscate (ecran perimetral și cimentări) și corelarea acestor lucrări cu operațiunile pregătitoare pentru începerea betonărilor în elementele constructive ale docurilor** (vezi 173d). Pentru lucrările de betonare la radierul docurilor s-au adus 2 macarale KBGS-450 (una de la Tulcea și una de la Govora, vezi 123f). Pentru radierele docurilor (paturile pe care stau navele), care au grosimea de 2 m de beton puternic armat, se vor turna peste 100.000 mc beton. Pentru întreg docul urma să se toarne peste 300.000 mc beton.

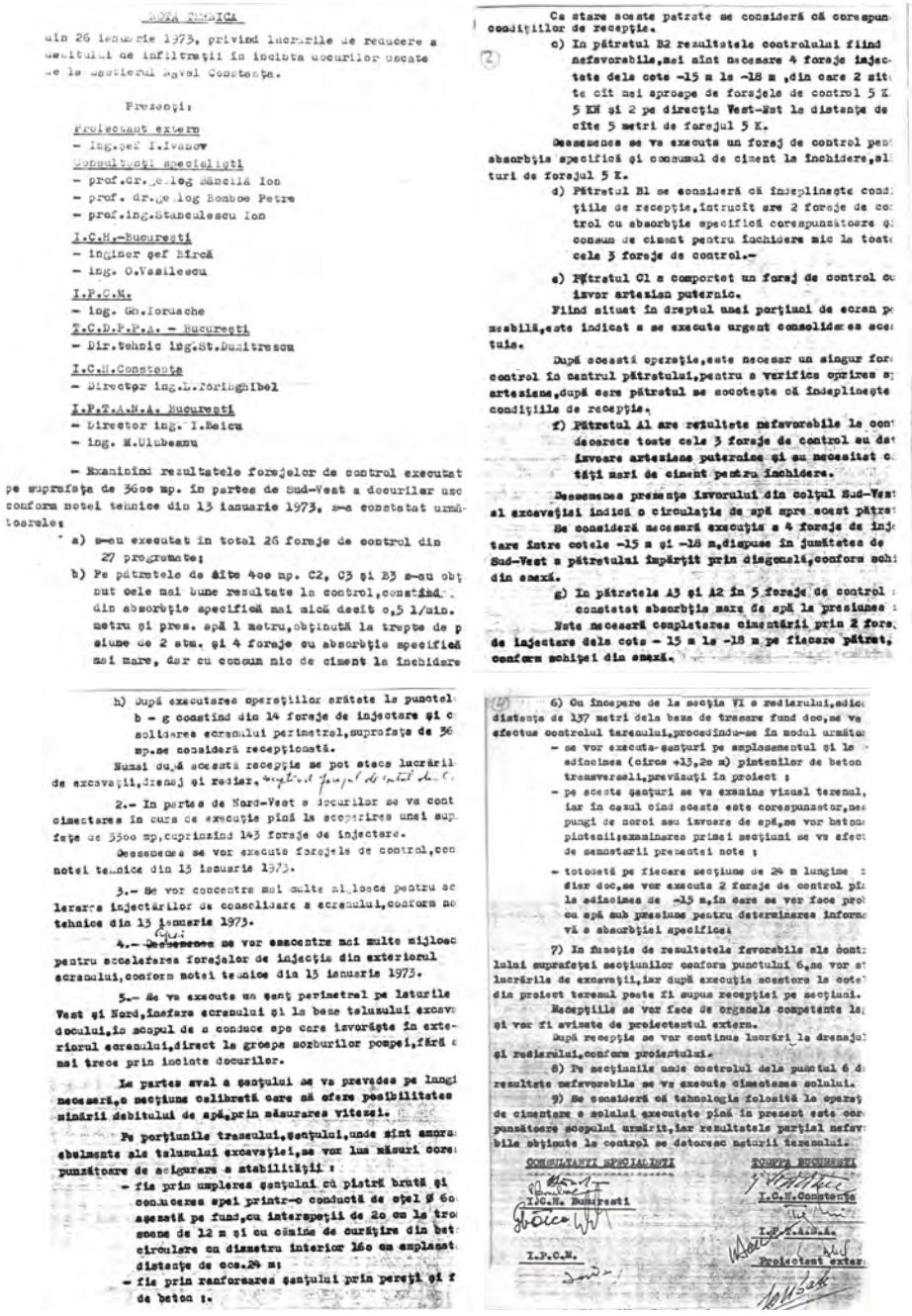
Pentru construcția docurilor uscate, Șeful de șantier al I.C.H. Constanța a fost **Ing. M. Dulica. Conform sarcinilor primite în Comandament, în vara anului 1973 I.C.H. Constanța trebuia să predea la S. N. Constanța 150 ml din docul uscat de reparații pentru începerea montajului în doc a blocsecțiilor din pupa navei mineralier de 55.000 tdw.**

Porțile pentru docuri au fost proiectate de Icepronav Galați (Șef de proiect Ing. Gr. Manea).

Porțile principale pentru docurile uscate au fost comandate pentru execuție la S. N. Galați.

Poarta intermediară utilizată în docurile uscate pentru compartimentarea acestora în vederea folosirii integrale a lungimii (zona pupa a unei nave putea fi montată separat la capătul dinspre hală a docului, în același timp cu montarea unei nave întregi pe restul lungimii docului și lansarea acesteia la apă, fără să se inunde construcția realizată pentru nava următoare), a fost executata de S. N. Constanța.

La Comandamentul nr. **6/14 noiembrie 1972, Gen. N. Palimariu a stabilit că I.C.H. Constanța este constructorul general al docurilor uscate de la S. N. Constanța.**



NOTĂ TEHNICĂ

din 26 ianuarie 1973, privind lucrările de reducere a ameliorării de infiltrații în incinta docurilor uscate de la Șantierul Naval Constanța.

Prezenți:

Proiectant extern
- Ing.șef I.Ivanov

Consultanți specialiști
- prof.dr.ing.Băncilă Ion
- prof. dr.ing.Bomboe Petre
- prof.ing.Stănculescu Ion

I.C.H.-București
- inginer șef Bîrcă
- ing. O.Vasilescu

I.P.C.N.
- ing. Gh.Iorusche

T.C.D.F.F.A. - București
- Dir.tehnic ing.St.Dumitrescu

I.C.H.Constanța
- Director ing.L.Foringhibel

I.F.T.A.N.A. București
- Director ing. I.Beicu
- ing. M.Ulubeanu

- Examinînd rezultatele forajelor de control executat pe suprafața de 3600 mp. în partea de Sud-Vest a docurilor uscate conform notei tehnice din 13 ianuarie 1973, s-a constatat următoarele:

a) s-au executat în total 26 foraje de control din 27 programate;

b) Pe pătratele de cîte 400 mp. C2, C3 și B3 s-au obținut cele mai bune rezultate la control, constînd din absorbție specifică mai mică decît 0,5 l/min. metru și pres. apă 1 metru, obținută la trepte de presiune de 2 atm. și 4 foraje cu absorbție specifică mai mare, dar cu consum mic de ciment la închidere.

Ca stare acestе patrate se consideră că corespund condițiilor de recepție.

c) În pătratul B2 rezultatele controlului fiind nefavorabile, mai sînt necesare 4 foraje injectate dela cote -15 m la -18 m, din care 2 situate cît mai aproape de forajele de control 5 K 5 KN și 2 pe direcția Vest-Est la distanțe de cîte 5 metri de forajul 5 K.

Descendere se va executa un foraj de control pentru absorbția specifică și consumul de ciment la închidere, alături de forajul 5 K.

d) Pătratul B1 se consideră că îndeplinește condițiile de recepție, întrucît are 2 foraje de control cu absorbție specifică corespunzătoare și consum de ciment pentru închidere mic la toate cele 3 foraje de control.-

e) Pătratul C1 a comportat un foraj de control cu izvor artezian puternic.

Fiind situat în dreptul unei porțiuni de ecran pe zidăria, este indicat a se executa urgent consolidarea acestuia.

După această operație, este necesar un singur foraj de control în centrul pătratului, pentru a verifica oprirea și artezianul, după care pătratul se socotește că îndeplinește condițiile de recepție.

f) Pătratul A1 are rezultate nefavorabile la control deoarece toate cele 3 foraje de control au dat izvoare artezian puternice și au necesitat cantități mari de ciment pentru închidere.

Descendere prezența izvorului din colțul Sud-Vest al excavației indică o circulație de apă spre acest pătrat.

Se consideră necesară execuția a 4 foraje de injectare între cotele -15 m și -18 m, dispuse în jumătatea de Sud-Vest a pătratului împărțit prin diagonală, conform schiței din anexă.

g) În pătratele A3 și A2 în 5 foraje de control constatat absorbția mare de apă la presiune.

Este necesară completarea cimentării prin 2 foraje de injectare dela cota -15 m la -18 m pe fiecare pătrat, conform schiței din anexă.

h) După executarea operațiilor arătate la punctele b - g constînd din 14 foraje de injectare și consolidarea ecranului perimetral, suprafața de 36 mp. se consideră recepționată.

Numai după această recepție se pot efectua lucrările de excavații, drenaj și radier, [illegible]

2.- În partea de Nord-Vest a docurilor se va continua cimentarea în curs de execuție pînă la acceptarea unei suprafețe de 3300 mp, cuprinzînd 143 foraje de injectare.

Descendere se vor executa forajele de control, conform notei tehnice din 13 ianuarie 1973.

3.- Se vor concentra mai multe mijloace pentru accelerarea injectărilor de consolidare a ecranului, conform notei tehnice din 13 ianuarie 1973.

4.- Descendere se vor concentra mai multe mijloace pentru accelerarea forajelor de injecție din exteriorul ecranului, conform notei tehnice din 13 ianuarie 1973.

5.- Se va executa un șanț perimetral pe laturile Vest și Nord, înafara ecranului și la baza talusului excavat docului, în scopul de a conduce spre care izvorăște în exteriorul ecranului, direct la grupa sorburilor pompei, fără a mai trece prin incinta docurilor.

La partea aval a șanțului se va prevedea pe lungi necesară, o secțiune calibrată care să ofere posibilitatea mînării debitului de apă, prin măsurarea vitezei.

Pe porțiunile trasaului șanțului, unde sînt amorsa elementa ale talusului excavației, se vor lua măsuri corespunzătoare de asigurare a stabilității:

- fie prin umplerea șanțului cu pietră brută și consolidarea spei printr-o conductă de oțel Ø 60 așezată pe fund, cu intercepții de 20 cu la trecerea de 12 m și cu cămine de curățire din beton circulare cu diametru interior 160 cm amplasate distanțe de cca.24 m;
- fie prin ranforsarea șanțului prin pereți și f de beton:

6) Cu începere de la secția VI a radierului, adică distanță de 137 metri dela baza de trecere fund doc, se va efectua controlul terenului, procedîndu-se în modul următor:
- se vor executa șanțuri pe amplasamentul și la adîncimea (circa +13,20 m) pintenilor de beton transversali, prevăzuți în proiect;
- pe aceste șanțuri se va examina visual terenul, iar în cazul cînd aceasta este corespunzător, nu pungi de noroi sau izvoare de apă, se vor betona pintenii, examinarea primei secțiuni se va efectua de semnatarii prezentei note;
- totodată pe fiecare secțiune de 24 m lungime din doc, se vor executa 2 foraje de control până la adîncimea de -15 m, în care se vor face probe cu apă sub presiune pentru determinarea informativă a absorbției specifice.

7) În funcție de rezultatele favorabile ale controlului suprafeței secțiunilor conform punctului 6, se vor stabili lucrările de excavații, iar după execuția acestora la cote din proiect terenul poate fi supus recepției pe secțiuni.

Recepțiile se vor face de organele competente la care și vor fi avizate de proiectantul extern.

După recepție se vor continua lucrări la drenajul și radierului, conform proiectului.

8) Pe secțiunile unde controlul dela punctul 6 d rezultate nefavorabile se va executa cimentarea solului.

9) Se consideră că tehnologia folosită la operațiunile de cimentare a solului executate pînă în prezent este corespunzătoare scopului urmărit, iar rezultatele parțial nefavorabile obținute la control se datorează naturii terenului.

CONSULTANȚI SPECIALIȘTI

I.C.H. București

I.P.C.N.

TOVPA BUCUREȘTI

I.C.H. Constanța

I.F.T.A.N.A.

Proiectant extern

Fig. 175d. Nota tehnică din 26 ian. 1973 privind lucrările de reducere a infiltrațiilor la docul uscat. Nota este semnată de consultanții specialiști geologi (Prof. Dr. I. Băncilă și Prof. Dr. P. Bomboe), IPTANA, ICH București, ICH. C-ta, IPCM și proiectantul extern (sovietic).

Fig. 125f. La data de 6 dec. 1972 pe șantierul docurilor uscate izvoarele subterane și-au mărit debitul, inundând punctele de lucru.

S A R C I N I

stabilite în ședința de lucru din ol.02.1973 pentru

Ministerul Energiei Electrice

Sarcina de rezolvat	Modul de rezolvare	Termen	Observații
1.	2.	3.	4.
Întocmirea graficului de cimentare a solului și de închidere a ferestrelor din ecran, în concordanță cu ritmul lucrărilor de betonare executate de Trco. și cu prioritățile stabilite de proiectant și colectivul de proiectanți.	De comun acord cu M.T.Tc. s-a întocmit graficul de cimentare și închiderea ferestrelor din ecran pentru prima 150 m.l. de doc. Graficul s-a întocmit în condițiile tehnologice marine, orice forțare a ritmului putînd conduce la slăbirea calității lucrării. Pentru a se acorda prioritate închiderii ferestrelor din ecran, lucrările de injecții în exteriorul ecranului vor începe după terminarea închiderii acestora, corelate cu graficul de execuție a bajenterelor.	02.02. 1973	M.T.Tc. va a ra platforma lucru, iar l forajele noi conform graf
Asigurarea la docul uscat a utilajelor necesare în vederea aperirii ritmului de execuție a cimentării solului și închiderii ferestrelor ecr. ecran.	Se vor aduce la docul uscat : - pompe injecții 8 buc. - malaxoare 10 buc. - foreze KAM 300 3 buc. In acest fel se vor realiza : - pompe injecții 45 buc. - malaxoare 42 buc. - foreze KAM 300 9 buc.	15.02. 1973	
1.	2.		
Asigurarea forței de muncă necesară pentru executarea lucrărilor de cimentare a solului.	Se vor asigura în plus față de existent 59 muncitori civili din care 15 calificați injectori; Se vor realiza următoarele efective de muncitori : - 225 muncitori civili - loc militari constructori	15.02.1973	
Încadrarea cu personal tehnic corespunzător cu volumul lucrărilor și importanța acestui obiectiv.	Se vor încadra în plus față de cei 7 maiștri existenți : - 1 șef lot (ing.Mărbăceanu N.) - 1 inginer din corpul de control al calității lucrărilor.	05.02.1973	
Asigurarea bazei de reparații, la docul uscat, pentru utilajele folosite la cimentarea solului.	Pentru îmbunătățirea calității de reparații a utilajelor de injecții și foraj se va organiza un atelier mecanic care va fi dotat în comun de cele două unități ale M.E.E. și M.M.F.G.	10.02.1973	

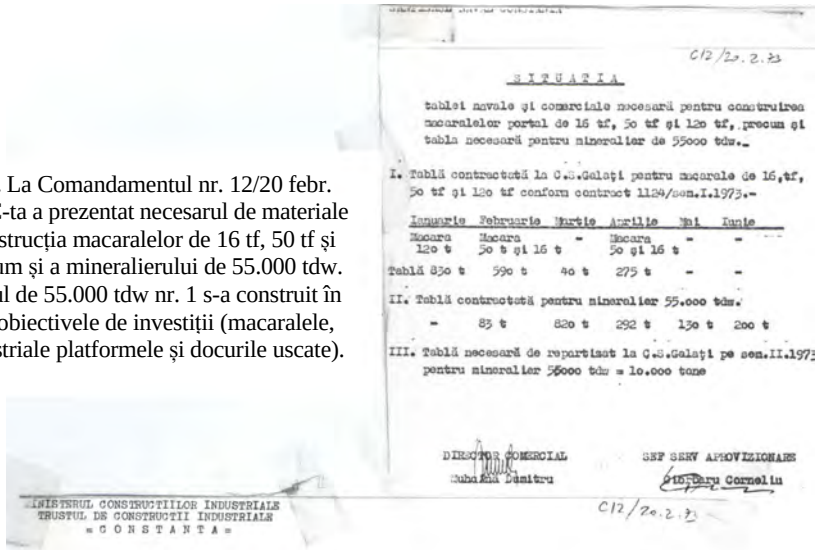
M.E.E. prin I.C.H. București va continua lucrările de cimentare a solului în ritmul preconizat prin graficele anexate, chiar în condițiile cînd componența de ciment depășește prevederile proiectului de execuție. Aceasta, pentru a nu produce noi întîrzieri în execuția lucrărilor de bază la docul uscat.

MINISTERUL ENERGIEI ELECTRICE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI TELECOMUNICAȚIILOR

MINISTERUL INDUSTRIEI [illegible]

Fig. 177d. Graficul de cimentare a solului la docurile uscate, semnat la data de 1 febr. 1973 de 3 miniștri (MEE, MTTc și MICMG).



C12/20.2.73

SITUAȚIA

tablei navale și comerciale necesară pentru construirea macaralelor portal de 16 tf, 50 tf și 120 tf, precum și tabla necesară pentru mineralier de 55000 tdw.-

I. Tablă contractată la C.S.Galați pentru macaralele de 16, tf, 50 tf și 120 tf conform contract 1124/sem.I.1973.-

	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie
	Macara 120 t	Macara 50 t și 16 t	-	Macara 50 și 16 t	-	-
Tablă	830 t	590 t	40 t	275 t	-	-

II. Tablă contractată pentru mineralier 55.000 tdw.

-	83 t	820 t	292 t	130 t	200 t

III. Tablă necesară de repartizat la C.S.Galați pe sem.II.1973 pentru mineralier 55000 tdw = 10.000 tone

DIRECTOR COMERCIAL
Cubleșan Dumitru

ȘEF SERV APROVIZIONARE
Stoicaru Corneliu

C12/20.2.73

MINISTERUL CONSTRUCȚIILOR INDUSTRIALE
TRUSTUL DE CONSTRUCȚII INDUSTRIALE
= C O N S T A N Ț A =

G R A F I C

de livrare în anul 1973 a construcțiilor metalice Hală Construcții Corp, de către U.C.M.M.A. Bocșa.

Denumirea elementului	Termene de livrare 13.I.1973 buc.	kg.	20.III.1973 buc.	kg.	10.III.1973 buc.	kg.	24.IV.1973 buc.	kg.	TOTAL buc.	kg.
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Stîlpi	16	461238	7	242165	7	242900	7	223125	37	1169428
2. Grinzi portale	81	283895	59	183588	59	183588	20	101134	219	752602
3. Pasarele	-	45159	-	44317	-	44317	-	24346	-	158139
TOTAL		790292		470070		470805		349002		2080169

DIRECTOR PREGĂTIRE LUCRĂRI,
Ing. L.Rădulescu.

MINISTERUL CONSTRUCȚIILOR INDUSTRIALE
TRUSTUL DE CONSTRUCȚII INDUSTRIALE
= C O N S T A N Ț A =

G R A F I C

de livrare în anul 1973 a construcțiilor metalice "Hală Construcții Corp" de către U.C.M. Caransebeș.

Denumirea elementului	Termene de livrare 13.I.1973 buc.	kg.	20.II.1973 buc.	kg.	10.III.1973 buc.	kg.	24.III.1973 buc.	kg.	TOTAL buc.	kg.
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ferme + pane	137	254453	94	137834	94	137834	90	137250	415	667380
Tiranți + contravîntuiri	135	19276	113	12586	105	11577	105	11577	458	54016
TOTAL	-	273739	-	149420	-	149420	-	148827	-	721396

DIRECTOR PREGĂTIRE LUCRĂRI,
Ing. L. Rădulescu.

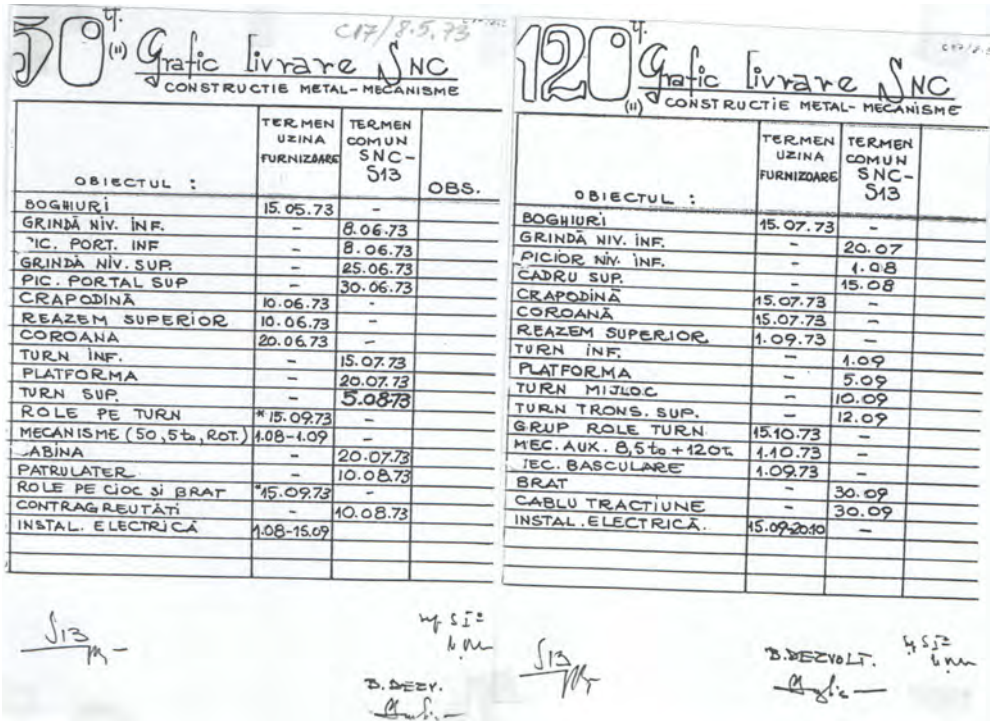
Fig. 178d. La Comandamentul nr. 12/20 febr. 1973 S.N. C-ta a prezentat necesarul de materiale pentru construcția macaralelor de 16 tf, 50 tf și 120 tf precum și a mineralierului de 55.000 tdw. Mineralierul de 55.000 tdw nr. 1 s-a construit în paralel cu obiectivele de investiții (macaralele, halele industriale platformele și docurile uscate).

Fig. 179d. La comandamentul nr. 12/20 febr. 1973, TC Ind. C-ta a prezentat graficele de livrare a construcțiilor metalice pentru hala de construcții corp nave (S = 4,5 ha), ce se executau la Uzinele din Bocșa și Caransebeș.

Fig. 126f. Foto, iunie 1973: Hala de construcții corp nave (zona înaltă) în montaj, iar în plan apropiat, table fasonate sosite de la S.N. Galați pentru construcția mineralierului de 55.000 tdw.

Fig. 127f. Foto, iunie 1973: În dreapta, macara de 50 tf finalizată iar în stânga se vede parțial o macara de 120 tf în construcție. În plan îndepărtat, hala de construcții corp nave (hala înaltă și joasă) în montaj, iar în dreapta se vede clădirea veche a atelierelor de lăcătușerie electrică și sculărie (construcție din 1946).

Fig. 128f. Foto din sept. 1973: Sus, hala de construcții corp nave (4,5 ha), executant TC Ind. C-ta și jos, vastul șantier de construcție a docurilor uscate, executant ICH C-ta. În foto se mai vad și macarale de 50 tf în diverse stadii de montaj, executat de S.N. Constanța.



50 tf. (II) Grafic livrare SNC
CONSTRUCTIE METAL-MECANISME

OBIECTUL :	TERMEN UZINA FURNIZOARE	TERMEN COMUN SNC-513	OBS.
BOGHIURI	15.05.73	-	
GRINDĂ NIV. INF.	-	8.06.73	
PIC. PORT. INF	-	8.06.73	
GRINDĂ NIV. SUP.	-	25.06.73	
PIC. PORTAL SUP	-	30.06.73	
CRAPODINĂ	10.06.73	-	
REAZEM SUPERIOR	10.06.73	-	
COROANA	20.06.73	-	
TURN INF.	-	15.07.73	
PLATFORMA	-	20.07.73	
TURN SUP.	-	5.08.73	
ROLE PE TURN	*15.09.73	-	
MECANISME (50,5 to, ROT.)	1.08-1.09	-	
CABINA	-	20.07.73	
PATRULATER	-	10.08.73	
ROLE PE CIOC SI BRAT	*15.09.73	-	
CONTRAGREUTĂȚI	-	10.08.73	
INSTAL. ELECTRICĂ	1.08-15.09		

120 tf. (II) Grafic livrare SNC
CONSTRUCTIE METAL-MECANISME

OBIECTUL :	TERMEN UZINA FURNIZOARE	TERMEN COMUN SNC-513
BOGHIURI	15.07.73	-
GRINDĂ NIV. INF.	-	20.07
PICIOR NIV. INF.	-	1.08
CADRU SUP.	-	15.08
CRAPODINĂ	15.07.73	-
COROANĂ	15.07.73	-
REAZEM SUPERIOR	1.09.73	-
TURN INF.	-	1.09
PLATFORMA	-	5.09
TURN MIJLOC	-	10.09
TURN TRONS. SUP.	-	12.09
GRUP ROLE TURN	15.10.73	-
MEC. AUX. 8,5 to + 120 t.	1.10.73	-
MEC. BASCULARE	1.09.73	-
BRAT	-	30.09
CABLU TRACTIUNE	-	30.09
INSTAL. ELECTRICĂ.	15.09-20.10	-

Fig. 185d. Grafice de execuție pentru macaralele de 50 tf și 120 tf de la S.N.C-ta, prezentate la comandamentul nr. 17/08.05.1973.Graficele sunt semnate de Ing. N. Orac, Şef Sect. I-a navală, ing. I. Lica de la Serv. Investiții S.N.C-ta și reprezentantul Şantierului 13 montaj Bucureşti.

...ATUL CONSTRUCȚIILOR INDUSTRIALE
...RUL DE CONSTRUCȚII INDUSTRIALE
= C O N S T A N Ț A =

RAPORTARE ...I.C.
14.XI.1972.

Prezentarea stadiilor fizice ale lucrărilor executate până în prezent comparativ cu graficele de execuție.

Realizare valorică plan anual 1972	34.900 m
Realizări la 1o luni	29.1oo
Plan pe 1o luni	2o.9oo
Depășire valorică la 1o luni	8.2oo
Decada I-a Noiembrie a.c.	2.ooo
TOTAL REALIZ.LA DECADA I-a	31.1oo

Hala construcți corp
- S-au bătut 1366 buc. piloți beton armat dintr-un de 2o31 buc.
- S-au turnat 4 fundații
- Se pregătesc pentru turnare 3 fundații
- In curs de săpare 2o fundații
- S-au bătut 68 piloți pentru fundații
Depozit de laminate.
- S-au bătut 343 buc.piloți beton armat dintr-un to de 468 buc.
Hală tubulaturâ.
- S-au bătut toți piloții total 317 buc.
- S-au turnat egalizări la 6 fundații
- Se pregătește turnarea fundațiilor
- S-au săpat 11 fundații
La anexă s-au bătut 59 piloți dintr-un total de 1o8
Stația 11o KV.
- S-au bătut 96 piloți din totalul de 167 buc.
- S-au executat săpături pentru un grup de 16 funda
- In săptămâna de la 14 - 21.XI. a.c. se va începe narea acestor fundații.
Stația de compresoare.
- S-a trasat construcția
- S-au bătut piloții de probă
- In săptămâna de la 14 - 21.XI.a.c. se începe baterea piloților.
.. // ..

C74/2011 73 Pentru rezolvarea problemelor ridicate la prezenta ședință, comandamentul

H O T A R A S T E :

1/. M.I.C.M.G. va analiza împreună cu reprezentanții tuturor uzinelor din subordine, stadiul realizării utilajelor prevăzute în ordinul 89/1972, stabilind măsuri pentru asigurarea acestora la termenele prevăzute pentru montaj.

Răspunde : M.I.C.M.G.
Termen : 31.o3.1973

2/. S.N.C. împreună cu reprezentanții G.U. Reșița, U.M. Timișoara și ai șantierului de montaj vor întocmi graficul de livrare a mecanismelor și construcției metalice pentru macaralele de 5o și 12o tf. care urmează a fi livrate, eșalonat, în trim.II.1973 și montate până la finele anului 1973.

Răspunde : S.N. Constanța
Termen : 21.o3.1973

3/. T.C.Ind. va întocmi proiectul de execuție, pentru depozitul de laminate în varianta - stîlpi beton armat și grinzi rulare metalice, prezentîndu-l pentru avizare la I.P.C.M.

Răspunde : T.C.Ind. Constanța
Termen : o2.o4.1973

4/. I.P.C.M. împreună cu IPTANA vor rezolva problema finanțării pentru execuția instalației de răcire a cimentului.

Răspunde : I.P.C.M.
IPTANA
Termen : o3.o4.1973

5/. M.I.C.M.G., M.T.Tc., M.C.Ind., M.E.E. și M.I.Ch. vor întocmi și prezenta la tov. consilier Niță Constantin, necesarul (estimativ) de materiale și aparataje pentru anul 1974

Răspunde : M.I.C.M.G.
M.T.Tc.
M.C.Ind.
M.E.E.
M.I.Ch.
Termen : 3o.o3.1973

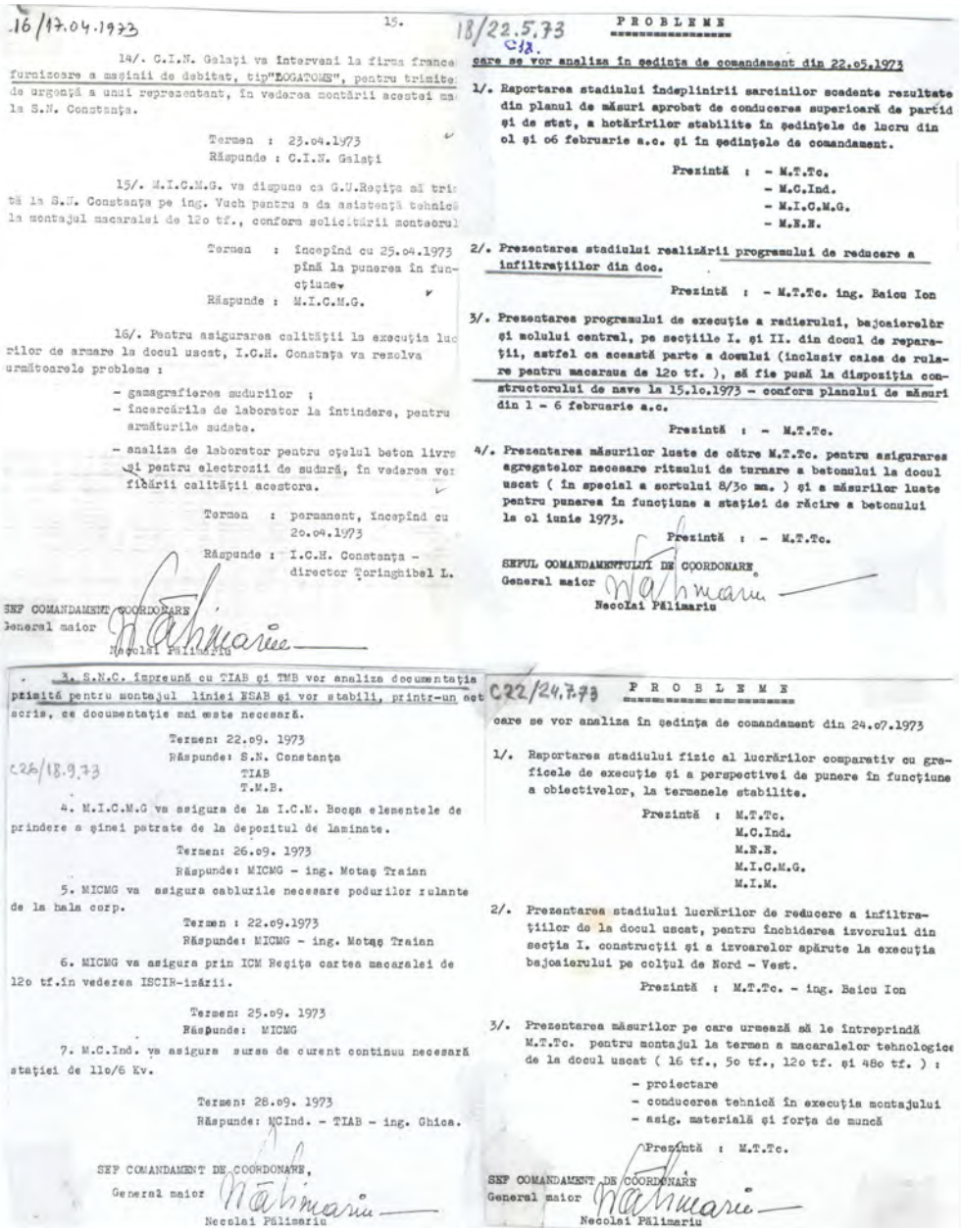
6/. IPTANA împreună cu I.C.H. Constanța, I.C.H. București și IPLGS București vor întocmi un program pentru controlul ecranului, repararea acestuia și executarea injecțiilor pe contur, pentru prima 15o m.l. doc.

Răspunde : IPTANA
I.C.H. CONSTANȚA
I.C.H. București
IPLGS București
Termen : 21.o3.1973

ȘEF COMANDAMENT COORDONATOR
General maior
Nicolai Pălimariu

Fig. 180d. Raportul TC Ind. C-ta la Comandamentul nr. 6/14-XI-1972 privind stadiile fizice ale lucrărilor pentru S.N.C-ta (hala de construcții corp nave, depozitul de laminate, hala de tubulatură, Stația 110 kV și Stația de compresoare).

Fig. 181d. Hotărârea Comandamentului nr. 14 din data de 20 mart. 1973, semnată de Generalul maior N. Palimariu. Se stabilesc sarcini și termene pentru construcția macaralelor de 50 și 120 tf, precum și pentru etanșarea ecranului de protecție din zona primilor 150 ml. de doc (zona în care S. N. C-ta urma să monteze primele secții ale corpului mineralierului de 55 mii tdw).



16/17.04.1973

15.

14/. C.I.N. Galați va interveni la firma franceză furnizoare a mașinii de debitat, tip "LOGATOMME", pentru trimiterea de urgență a unui reprezentant, în vederea montării acesteia mașini la S.N. Constanța.

Termen : 23.04.1973
Răspunde : C.I.N. Galați

15/. M.I.C.M.G. va dispune ca G.U.Reșița să trimită la S.N. Constanța pe ing. Vuch pentru a da asistență tehnică la montajul macaralei de 12o tf., conform solicitării montorului

Termen : începînd cu 25.04.1973 pînă la punerea în funcțiune
Răspunde : M.I.C.M.G.

16/. Pentru asigurarea calității la execuția lucrărilor de armare la docul uscat, I.C.H. Constanța va rezolva următoarele probleme :

- gazogrefierea sudurilor ;
- încercările de laborator la întindere, pentru armăturile sudate.
- analiza de laborator pentru oțelul beton livrat și pentru electrozii de sudură, în vederea verificării calității acestora.

Termen : permanent, începînd cu 2o.04.1973
Răspunde : I.C.H. Constanța - director Toringhibel L.

ȘEF COMANDAMENT COORDONARE
General maior
Nicolai Pălimariu

18/22.5.73 C18.

P R O B L E M E

care se vor analiza în ședința de comandament din 22.05.1973

1/. Raportarea stadiului îndeplinirii sarcinilor scadente rezultate din planul de măsuri aprobat de conducerea superioară de partid și de stat, a hotărîrilor stabilite în ședințele de lucru din 01 și 06 februarie a.c. și în ședințele de comandament.

Prezintă : - M.T.Tc.
- M.C.Ind.
- M.I.C.M.G.
- M.E.N.

2/. Prezentarea stadiului realizării programului de reducere a infiltrațiilor din doc.

Prezintă : - M.T.Tc. ing. Baicu Ion

3/. Prezentarea programului de execuție a radierului, bejoaierelor și molului central, pe secțiile I. și II. din docul de reparații, astfel ca această parte a docului (inclusiv calea de rulare pentru macaraua de 12o tf.), să fie pusă la dispoziția constructorului de nave la 15.1o.1973 - conform planului de măsuri din 1 - 6 februarie a.c.

Prezintă : - M.T.Tc.

4/. Prezentarea măsurilor luate de către M.T.Tc. pentru asigurarea agregatelor necesare ritmului de turnare a betonului la docul uscat (în special a sortului 8/3o mm.) și a măsurilor luate pentru punerea în funcțiune a stației de răcire a betonului la 01 iunie 1973.

Prezintă : - M.T.Tc.

ȘEFUL COMANDAMENTULUI DE COORDONARE
General maior
Nicolai Pălimariu

3. S.N.C. împreună cu TIAB și TMB vor analiza documentația primită pentru montajul liniei ESAB și vor stabili, printr-un act scris, ce documentație mai este necesară.

Termen: 22.09. 1973
Răspunde: S.N. Constanța
TIAB
T.M.B.

C26/18.9.73

4. M.I.C.M.G va asigura de la I.C.M. Bocșa elementele de prindere a șinei patrate de la depozitul de laminate.

Termen: 26.09. 1973
Răspunde: MICMG - ing. Motaș Traian

5. MICMG va asigura cablurile necesare podurilor rulante de la hala corp.

Termen : 22.09.1973
Răspunde: MICMG - ing. Motaș Traian

6. MICMG va asigura prin ICM Reșița cartea macaralei de 12o tf.în vederea ISCIR-izării.

Termen: 25.09. 1973
Răspunde: MICMG

7. M.C.Ind. va asigura sursa de curent continuu necesară stației de 11o/6 Kv.

Termen: 28.09. 1973
Răspunde: MCInd. - TIAB - ing. Ghica.

ȘEF COMANDAMENT DE COORDONARE,
General maior
Nicolai Pălimariu

C22/24.7.73

P R O B L E M E

care se vor analiza în ședința de comandament din 24.07.1973

1/. Raportarea stadiului fizic al lucrărilor comparativ cu graficele de execuție și a perspectivei de punere în funcțiune a obiectivelor, la termenele stabilite.

Prezintă : M.T.Tc.
M.C.Ind.
M.E.N.
M.I.C.M.G.
M.I.M.

2/. Prezentarea stadiului lucrărilor de reducere a infiltrațiilor de la docul uscat, pentru închiderea izvorului din secția I. construcții și a izvoarelor apărute la execuția bejoaierului pe colțul de Nord - Vest.

Prezintă : M.T.Tc. - ing. Baicu Ion

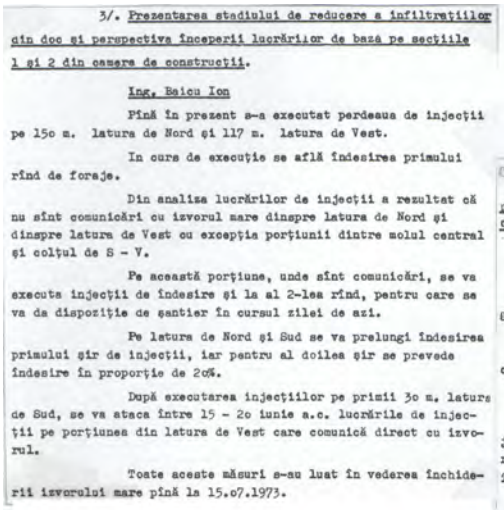
3/. Prezentarea măsurilor pe care urmează să le întreprindă M.T.Tc. pentru montajul la termen a macaralelor tehnologice de la docul uscat (16 tf., 5o tf., 12o tf. și 48o tf.) :

- proiectare
- conducerea tehnică în execuția montajului
- asig. materială și forța de muncă

Prezintă : M.T.Tc.

ȘEF COMANDAMENT DE COORDONARE
General maior
Nicolai Pălimariu

Fig. 182d. Probleme analizate și hotărâri luate de comandamentele de coordonare nr. 16/17.04.1973, 18/22.05.1973, 22/24.07.1973 și 26/18.09.1973, conduse de Generalul maior N. Palimariu. Se remarcă măsurile pentru închiderea izvoarelor din incinta docurilor uscate, montajul macaralelor, asigurarea și punerea în funcțiune a mașinii automate de tip Logatomme pentru debitarea tablelor, montajul liniei ESAB etc.



3/. Prezentarea stadiului de reducere a infiltrațiilor din doc și perspectiva începerii lucrărilor de bază pe secțiile 1 și 2 din camera de construcții.

Ing. Baicu Ion

Pînă în prezent s-a executat perdeaua de injecții pe 15o m. latura de Nord și 117 m. latura de Vest.

In cura de execuție se află îndesirea primului rînd de foraje.

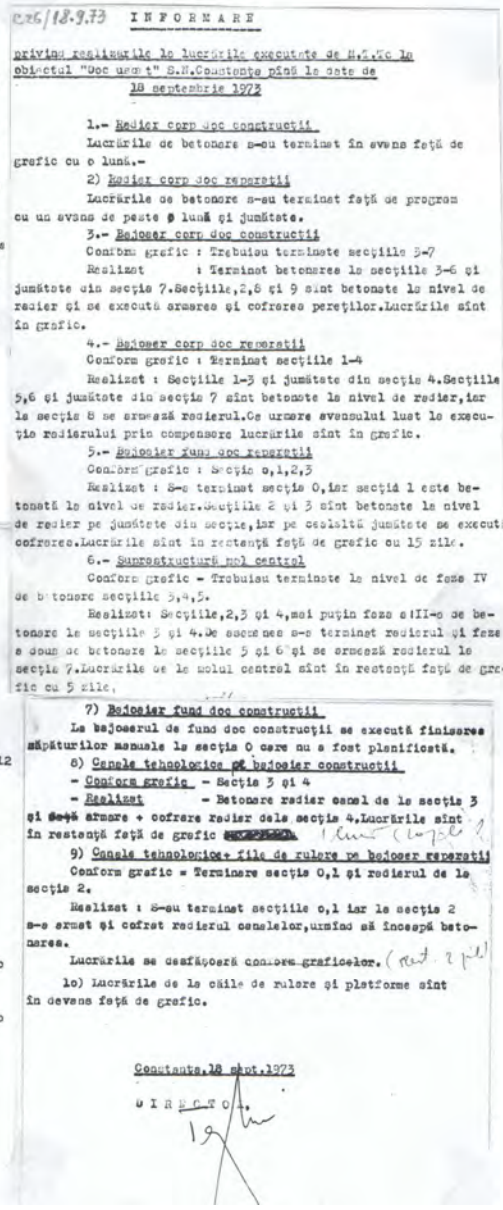
Din analiza lucrărilor de injecții a rezultat că nu sînt comunicări cu izvorul mare dinspre latura de Nord și dinspre latura de Vest cu excepția porțiunii dintre molul central și colțul de S - V.

Pe această porțiune, unde sînt comunicări, se va executa injecții de îndesire și la al 2-lea rînd, pentru care se va da dispoziție de șantier în cursul zilei de azi.

Pe latura de Nord și Sud se va prelungi îndesirea primului șir de injecții, iar pentru al doilea șir se prevede îndesire în proporție de 2o%.

După executarea injecțiilor pe primii 3o m. latura de Sud, se va ataca între 15 - 2o iunie a.c. lucrările de injecții pe porțiunea din latura de Vest care comunică direct cu izvorul.

Toate aceste măsuri s-au luat în vederea închiderii izvorului mare pînă la 15.o7.1973.



C26/18.9.73 INFORMARE

privind realizările la lucrările executate de M.T.Tc la obiectul "Doc uscat" S.N.Constanța până la data de 18 septembrie 1973

1.- Radier corp doc construcții

Lucrările de betonare s-au terminat în avans față de grafic cu o lună.-

2) Radier corp doc reparații

Lucrările de betonare s-au terminat față de program cu un avans de peste 9 lună și jumătate.

3.- Bejonser corp doc construcții

Conform grafic : Trebuiau terminate secțiile 5-7

Realizat : Terminat betonarea la secțiile 3-6 și jumătate din secția 7.Secțiile,2,6 și 9 sînt betonate la nivel de radier și se execută armarea și cofrarea pereților.Lucrările sînt în grafic.

4.- Bejonser corp doc reparații

Conform grefic : Terminat secțiile 1-4

Realizat : Secțiile 1-3 și jumătate din secția 4.Secțiile 5,6 și jumătate din secția 7 sînt betonate la nivel de radier,iar la secția 8 se armează radierul.Ca urmare avansului luat la execuție radierului prin compensare lucrările sînt în grafic.

5.- Bejonier fund doc reparații

Conform grafic : Secția 0,1,2,3

Realizat : S-a terminat secția 0,iar secția 1 este betonată la nivel de radier.Secțiile 2 și 3 sînt betonate la nivel de radier pe jumătate din secție,iar pe cealaltă jumătate se execută cofrarea.Lucrările sînt în restanță față de grafic cu 15 zile.

6.- Suprastructură mol central

Conform grafic - Trebuiau terminate la nivel de faza IV de betonare secțiile 3,4,5.

Realizat: Secțiile,2,3 și 4,mai puțin faza a III-a de betonare la secțiile 3 și 4.De asemenea s-a terminat radierul și faza a doua de betonare la secțiile 3 și 6 și se armează radierul la secția 7.Lucrările de la molul central sînt în restanță față de grafic cu 5 zile.

7) Bejonier fund doc construcții

La bejonerul de fund doc construcții se execută finisarea căpătuirilor manuale la secția 0 care nu a fost planificată.

8) Canale tehnologice pe bejonier construcții

- Conform grafic - Secția 3 și 4
- Realizat - Betonare radier canal de la secția 3 și ~~restă~~ armare + cofrare radier dela secția 4.Lucrările sînt în restanță față de grafic ~~cu 15 zile~~.

9) Canale tehnologice+ fîș de rulare pe bejonier reparații

Conform grafic = Terminare secția 0,1 și radierul de la secția 2.

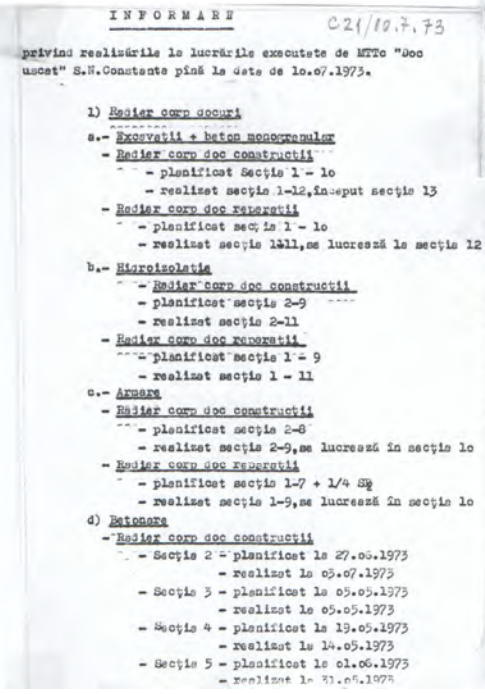
Realizat : S-au terminat secțiile 0,1 iar la secția 2 s-e armat și cofrat radierul canalelor,urmînd să încapă betonarea.

Lucrările se desfășoară conform graficelor.

1o) Lucrările de la căile de rulare și platforme sînt în devans față de grafic.

Constanța,18 sept.1973

D I R E C T O R



INFORMARE C21/10.7.73

privind realizările la lucrările executate de MTTc "Doc uscat" S.N.Constanța până la data de 1o.o7.1973.

1) Radier corp docuri

a.- Excavații + beton monogreulor

- Radier corp doc construcții
  - planificat Secția 1 - 1o
  - realizat secția 1-12,început secția 13
- Radier corp doc reparații
  - planificat secția 1 - 1o
  - realizat secția 1,11,se lucrează la secția 12

b.- Hidroizolație

- Radier corp doc construcții
  - planificat secția 2-9
  - realizat secția 2-11
- Radier corp doc reparații
  - planificat secția 1 - 9
  - realizat secția 1 - 11

c.- Armare

- Radier corp doc construcții
  - planificat secția 2-8
  - realizat secția 2-9,se lucrează în secția 1o
- Radier corp doc reparații
  - planificat secția 1-7 + 1/4 S8
  - realizat secția 1-9,se lucrează în secția 1o

d) Betonare

- Radier corp doc construcții
  - Secția 2 - planificat la 27.o6.1973
    - realizat la o3.o7.1973
  - Secția 3 - planificat la o5.o5.1973
    - realizat la o5.o5.1973
  - Secția 4 - planificat la 19.o5.1973
    - realizat la 14.o5.1973
  - Secția 5 - planificat la o1.o6.1973
    - realizat la 31.o5.1973

Fig. 183d. Directorul IPTANA București, Ing. I. Baicu prezintă în Comandament stadiul de reducere a infiltrațiilor din docul uscat și măsurile luate pentru închiderea izvorului mare până la data de 15.07.1973.

Fig. 184d. Raportările făcute de MTTc (Ing. L. Toringhibel, Dir. ICH C-ta) la comandamentele nr. 21/10.07.1973 și nr. 26/18.09.1973, privind stadiul de execuție a docurilor uscate de la S.N. C-ta.

Debitul infiltrațiilor a crescut în continuare și pe data de **6 dec. 1972 punctele de lucru au fost inundate deși se executase până atunci 626 ml de ecran perimetral** (vezi 125f).

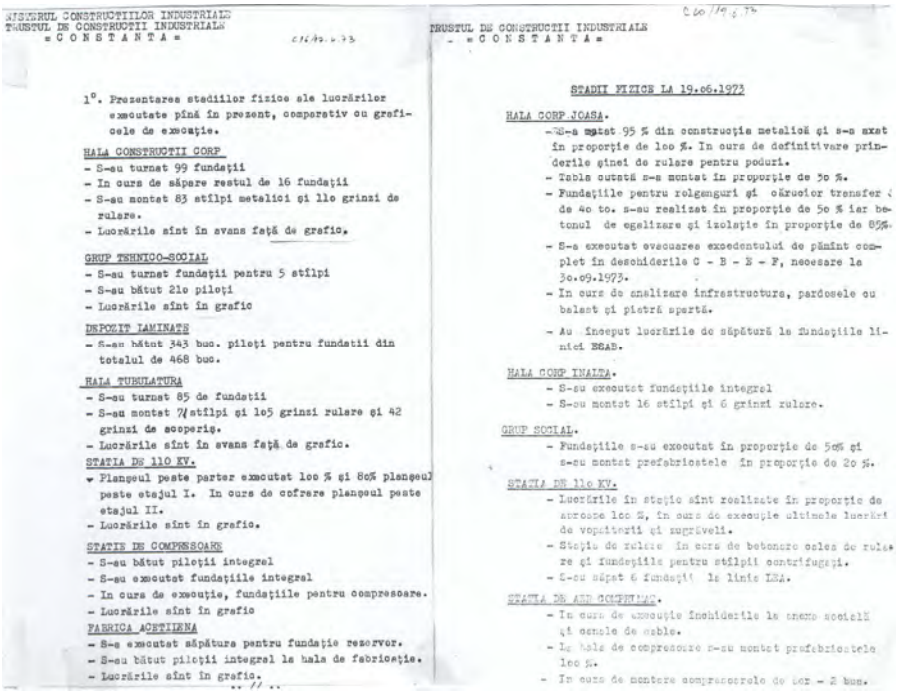
Comandamentul **nr. 8/19 dec. 1972** a hotărât dublarea pompelor la stația de la – **20 m** iar pentru I.C.H., începând cu data de 1 aprilie 1973 s-au cerut suplimentar încă 400 militari (cu masă și cazare la I.C.H. Constanța).

La data de **12 dec. 1972** s-a deschis la docul uscat „Șantierul de muncă voluntar patriotică al Tineretului" unde 353 tineri de la I.C.H. și T.C. Ind. Constanța s-au organizat în brigăzi de lucru. Iată cum descria jurnalistul Radu Apostol, în ziarul „Dobrogea Nouă" din 27 dec. 1972, lucrările de investiții de la S. N. Constanța: „***Suntem la 12 m sub nivelul mării într-o incintă împrejmuită de blocuri de beton și planșee metalice. În această uriașă cuvă secată de ape, unde omul a pășit pentru prima dată la acest început de an, s-au concentrat acum importante forțe tehnice și umane. Mașini complexe de mare tehnicitate forează în adâncuri, buldozerele nivelează terenul… După izolarea incintei, șuvoaiele de apă găsind căi ocolite prin rocă, începuse să inunde fronturile de lucru. Cele mai experimentate cadre de hidrotehnicieni din țară au venit în ajutor. Constructorii opun șuvoaielor un nou brâu de beton adânc de 22 m. Acum a început betonarea cuvei docului uscat. În trim. II al anului viitor*** (nota autorului: real, s-a întâmplat la data de 8 oct. 1973) ***va fi predat parțial constructorilor de nave pentru a asambla primele blocsecții ale mineralierului de 55.000 tdw. Alături a început să prindă contur hala corp. A început în halele S. N. Constanța, construcția macaralelor. A luat ființă Atelierul de trasaj optic. Se extinde din acest an Complexul Școlar S. N. C. care din 1973 va asigura anual minim 750 absolvenți".***

La Comandamentul **nr. 8/19 dec. 1972 s-a hotărât creșterea efectivelor de muncitori navaliști pentru construcția navelor de mare tonaj, astfel:**

- repartizarea absolvenților de la Școlile Profesionale ale unităților din M.I.C.M. după cum urmează: în 1973, 160 lăcătuși și 73 sudori, în 1974, 340 lăcătuși și 60 sudori iar în 1975, 320 lăcătuși;
- detașarea de la șantierele navale, în 1973 a unui număr de 40 – 50 muncitori;
- extinderea Școlii Prof. S. N. C., asigurându-se finanțarea din anul 1973;
- calificarea lucrătorilor la locul de munca în S. N. Constanța, după cum urmează: în 1973, 196 lăcătuși constructori navali și 40 sudori, în 1974, 238 lăcătuși constructori navali și 80 sudori și în 1975, 240 lăcătuși constructori navali și 80 sudori. Pentru cazarea muncitorilor, în 1973 s-au dat în funcțiune 3 cămine de nefamiliști (900 loc.)

În luna ianuarie 1973, proiectul de amenajare a construcțiilor (barăci) și platformelor provizorii pentru execuția primelor 2 nave de 55.000 tdw a fost predat spre execuție la T.C. Ind. Constanța, care în 3 luni a finalizat obiectivele prevăzute pe fluxul de fabricație pentru folosirea tehnologiei „ocolite", conform proiectului I.P.C.M. București.



MINISTERUL CONSTRUCTIILOR INDUSTRIALE
TRUSTUL DE CONSTRUCTII INDUSTRIALE
= C O N S T A N T A =

1°. Prezentarea stadiilor fizice ale lucrărilor executate pînă în prezent, comparativ cu graficele de execuţie.

HALA CONSTRUCTII CORP
- S-au turnat 99 fundaţii
- In curs de săpare restul de 16 fundaţii
- S-au montat 83 stîlpi metalici şi 11o grinzi de rulare.
- Lucrările sînt în avans faţă de grafic.

GRUP TEHNICO-SOCIAL
- S-au turnat fundaţii pentru 5 stîlpi
- S-au bătut 21o piloţi
- Lucrările sînt în grafic

DEPOZIT LAMINATE
- S-au bătut 343 buc. piloţi pentru fundatii din totalul de 468 buc.

HALA TUBULATURA
- S-au turnat 85 de fundatii
- S-au montat 7/ stîlpi şi 1o5 grinzi rulare şi 42 grinzi de acoperiş.
- Lucrările sînt în avans faţă de grafic.

STATIA DE 11O KV.
- Planşeul peste parter executat 1oo % şi 8o% planşeul peste etajul I. In curs de cofrare planşeul peste etajul II.
- Lucrările sînt în grafic.

STATIE DE COMPRESOARE
- S-au bătut piloţii integral
- S-au executat fundaţiile integral
- In curs de execuţie, fundaţiile pentru compresoare.
- Lucrările sînt în grafic

FABRICA ACETILENA
- S-a executat săpătura pentru fundaţie rezervor.
- S-au bătut piloţii integral la hala de fabricaţie.
- Lucrările sînt în grafic.

TRUSTUL DE CONSTRUCTII INDUSTRIALE
= C O N S T A N T A =

STADII FIZICE LA 19.06.1973

HALA CORP JOASA.
- S-a montat 95 % din construcţia metalică şi s-a axat în proporţie de 1oo %. In curs de definitivare prinderile şinei de rulare pentru poduri.
- Tabla ondată s-a montat în proporţie de 3o %.
- Fundaţiile pentru rolgenguri şi căruioor transfer în de 4o to. s-au realizat în proporţie de 5o % iar betonul de egalizare şi izolaţie în proporţie de 8o%.
- S-a executat evacuarea excedentului de pămînt complet în deschiderile C - B - E - F, necesare la 3o.o9.1973.
- In curs de analizare infrastructura, pardoseala cu balast şi pietră spartă.
- Au început lucrările de săpătură la fundaţiile liniei E6A6.

HALA CORP INALTA.
- S-au executat fundaţiile integral
- S-au montat 16 stîlpi şi 6 grinzi rulare.

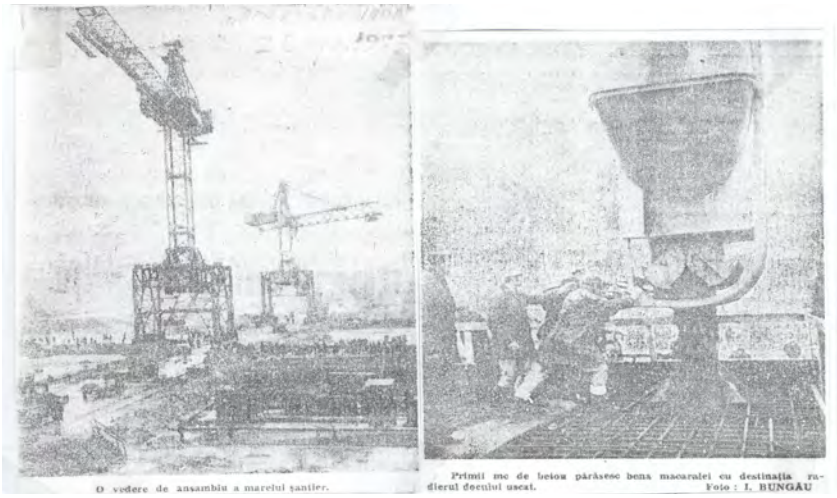
GRUP SOCIAL.
- Fundaţiile s-au executat în proporţie de 5o% şi s-au montat prefabricatele în proporţie de 2o %.

STATIA DE 11o KV.
- Lucrările în staţie sînt realizate în proporţie de aproape 1oo %, în curs de execuţie ultimele lucrări de vopsitorii şi supraveli.
- Staţia de rulare în curs de betonare osiea de rulare şi fundaţiile pentru stîlpii centrifugaţi.
- S-au săpat 6 fundaţii la linia LE6A.

STATIA DE AER COMPRIMAT.
- In curs de execuţie închiderile la cheno sociale şi canale de cabie.
- La hala de compresoare s-au montat prefabricatele 1oo %.
- In curs de montare compresoarele de 1o2 - 2 bucăţi.

Fig. 186d. Stadiile fizice de construcţie realizate de T.C. Ind. C-ta la obiectivele de investiţii de la S.N.C-ta, prezentate la comandamentele nr. 16/17.04.1973 şi nr. 20/19.06.1973.

Fig. 129f. Foto din data de 9 iulie 1973: N. Ceauşescu însoţit de miniştrii de resort, G-ral Palimariu şi conducerea S.N. C-ta, a parcurs fluxul tehnologiei „ocolite" de execuţie a primului mineralier de 55.000 tdw şi s-a oprit la hala de construcţii corp în suprafaţa de 4,5 ha, ce se executa de T.C. Ind. C-ta. Lângă N. Ceauşescu, este generalul Palimariu iar în faţă, V. Vâlcu (şeful judeţului C-ta) şi Ing. D. Fuiorea (Dir. S.N. C-ta). În spatele generalului, cu casca albă este Ing. R. Suman, Dir. T.C. Ind. C-ta.



O vedere de ansamblu a marelui șantier.

Primii mc de beton părăsesc bena macaralei cu destinația radierul docului uscat. Foto : I. BUNGĂU

Fig. 124f. Foto prezentată în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 26 aprilie 1973: în stânga, marele șantier de execuție a docurilor uscate cu cele 2 macarale instalate pentru turnarea betonului la radierul docului uscat. În dreapta se toarnă prima benă de beton.

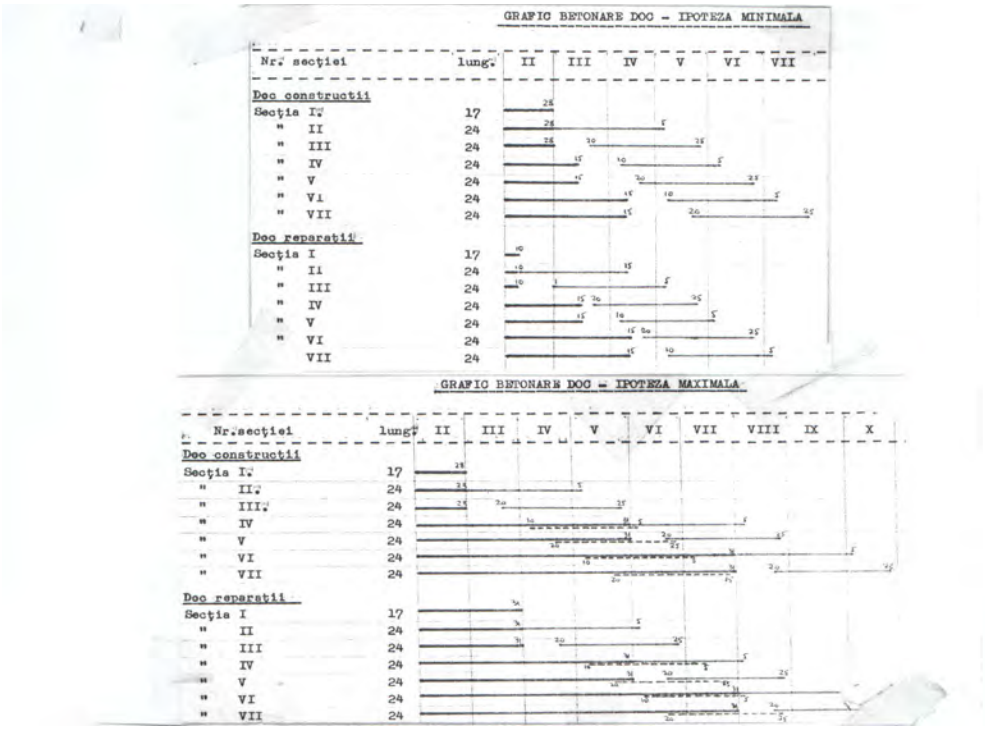


Fig. 174d. Graficele de betonare a docurilor uscate prezentate de constructor (ICH Constanța) la Comandamentul nr. 10 din data de 23 ian. 1973.

Trebuie să menționez că la primul Comandament ținut de ministrul M.I.C.M. Ing. I. Avram la S. N. Constanța, la data de **21 aprilie 1973,** acesta a dispus ca în paralel cu investiția, să se lucreze și la mineralierul de 55.000 tdw nr. 2, ce urma să se asambleze în docul uscat de construcții. S-a cerut atunci găsirea soluțiilor pentru execuția a 2 nave și a cerut întocmirea graficelor de urmărire a execuției pentru acestea. **Execuția navei nr. 1 a început în luna mai 1973 iar a navei nr. 2, în ian. 1974**. Stadiile fizice la cele 2 nave se raportau periodic în Comandamente.

La data de **26 ian. 1973, Ing. I. Baicu**, **Dir. IPTANA a prezentat situația a 26 foraje de control efectuate pe o suprafață de 3.600 mp în partea de sud-vest a docurilor uscate, la analiza rezultatelor participând și proiectantul extern Ing. Șef I. Ivanov alături de profesorii geologi români I. Băncilă, P. Bomboe și I. Stănculescu, care au semnat nota cuprinzând concluziile și măsurile ce se impuneau** (vezi 175d). Astfel, pe lângă zonele cu rezultate acceptate, **pătratul C1 a comportat un foraj de control cu izvor artezian puternic, de asemenea în pătratul A1, 3 foraje de control au dat izvoare arteziene puternice.** În partea de nord – vest a docurilor s-a dispus continuarea cimentării până la acoperirea unei suprafețe de 3.300 m.p., cuprinzând 143 foraje de injectare**. S-a hotărât execuția unui șanț perimetral pe laturile vest și nord, în afara ecranului și la baza taluzului excavației docului, în scopul de a conduce apa din izvoare în exteriorul ecranului, direct la groapa sorburilor pompei, fără a mai trece prin incinta docurilor. Graficul de cimentare a solului docurilor și de închidere a ferestrelor din ecran în concordanță cu ritmul lucrărilor de betonare executate de M.T.Tc**. **și cu prioritățile stabilite de proiectant și colectivul de profesori, a fost semnat la 1 febr. 1973 de 3 miniștri (M.E.E., M.T.Tc. și M.I.C.M.**, vezi 177d). S-a stabilit ca până la 15 febr. 1973 să se aducă la docul uscat încă 8 pompe pentru injecții, 10 malaxoare și 3 foreze KAM 300, în acest fel, la doc ajungând să lucreze 45 pompe de injecții, 42 malaxoare și 9 foreze KAM 300. S-a dispus ca până la 15 febr. 1973 să se mai angajeze 55 muncitori civili din care 15 calificați injectori, realizându-se un efectiv de 225 muncitori civili și 100 militari constructori. Pe lângă cei 7 maiștri existenți s-a dispus încadrarea unui Șef de lot și un inginer CTC. **Lupta cu infiltrațiile de la docurile uscate a continuat tot anul 1973.** Pentru închiderea izvorului din secția I-a mol central a fost aplicată o tehnologie specială, execuția fiind încredințată întreprinderii specializate T.C.H. București. Până la data de 10 dec. 1973 s-au executat 19 puțuri de descărcare controlată a subpresiunii apei iar în trim I 1974 (după unele îmbunătățiri ale proiectului), s-a hotărât ca în total să se realizeze 56 puțuri de descărcare controlată a subpresiunii apei în galeriile molului central. S-au stabilit și instrucțiuni privind verificarea și întreținerea sistemului de drenare și colectare a apei subterane infiltrate la docuri.

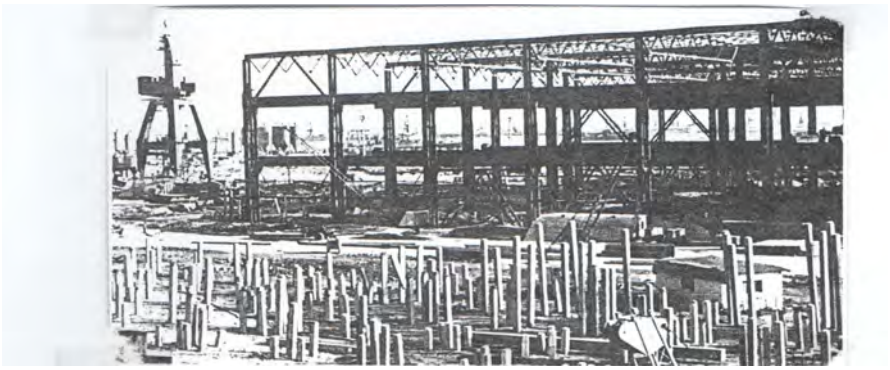
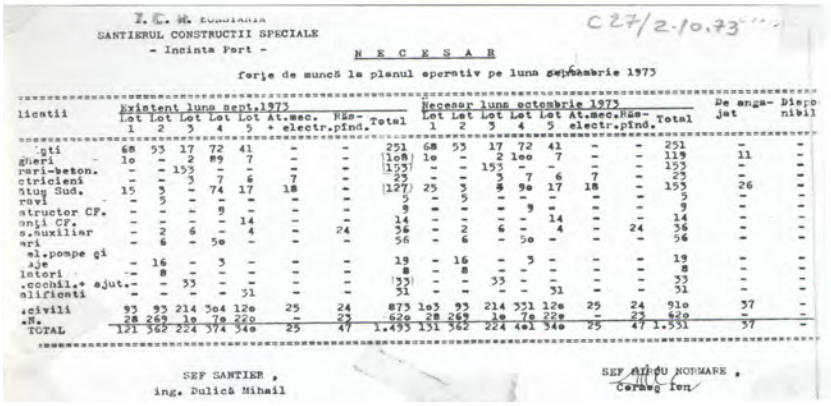


Fig. 130f. Foto, august 1973: sus, hala de construcții corp nave și o macara de 50 tf în montaj precum și câteva secții de corp (tancuri de gurnă) pentru mineralierul de 55.000 tdw iar jos, piloți din beton armat bătuți pentru fundația halei Mecanic Șef și Sala de trasaj.



I. C. M. CONSTANȚA
SANTIERUL CONSTRUCTII SPECIALE
- Incinta Port -

C 27/2.10.73

N E C E S A R

forțe de muncă la planul operativ pe luna septembrie 1973

Meserii	Existent luna sept.1973 Lot 1	Lot 2	Lot 3	Lot 4	Lot 5	At.mec. + electr.	Răs-pînd.	Total	Necesar luna octombrie 1973 Lot 1	Lot 2	Lot 3	Lot 4	Lot 5	At.mec. electr.	Răs-pînd.	Total	De anga-jat	Disponibil
...gti	68	55	17	72	41	-	-	251	68	55	17	72	41	-	-	251	-	-
...gieri	1o	-	2	89	7	-	-	(1o8)	1o	-	2	1oo	7	-	-	119	11	-
...neri-beton.	-	-	153	-	-	-	-	153	-	-	153	-	-	-	-	153	-	-
...ctricieni	-	-	5	7	6	7	-	25	-	-	5	7	6	7	-	25	-	-
...tug Sud.	15	5	-	74	17	18	-	(127)	25	5	9	9o	17	18	-	155	26	-
...ravi	-	5	-	-	-	-	-	5	-	5	-	-	-	-	-	5	-	-
...structor CF.	-	-	-	9	-	-	-	9	-	-	-	9	-	-	-	9	-	-
...onți CF.	-	-	-	-	14	-	-	14	-	-	-	-	14	-	-	14	-	-
...a.auxiliar	-	2	6	-	4	-	24	56	-	2	6	-	4	-	24	56	-	-
...ari	-	6	-	5o	-	-	-	56	-	6	-	5o	-	-	-	56	-	-
...el.pompe gi ...aje	-	16	-	3	-	-	-	19	-	16	-	3	-	-	-	19	-	-
...latori	-	8	-	-	-	-	-	8	-	8	-	-	-	-	-	8	-	-
...cchil.+ ajut.	-	-	33	-	-	-	-	(33)	-	-	33	-	-	-	-	33	-	-
...alificati	-	-	-	-	51	-	-	51	-	-	-	-	51	-	-	51	-	-
...civili	93	93	214	3o4	12o	25	24	873	1o3	93	214	321	12o	25	24	91o	37	-
...N.	28	269	1o	7o	22o	-	23	62o	28	269	1o	7o	22o	-	23	62o	-	-
TOTAL	121	362	224	374	34o	25	47	1.495	131	362	224	4o1	34o	25	47	1.551	37	-

SEF SANTIER ,
ing. Dulică Mihail

SEF BIROU NORMARE ,
Ceravu Ion

Fig. 188f. Necesarul de forță de muncă pentru luna oct. 1973 la ICH C-ta, constructorul docurilor uscate, prezentat la comandamentul nr. 27/02.10.1973, de Șeful de șantier Ing. M. Dulica.

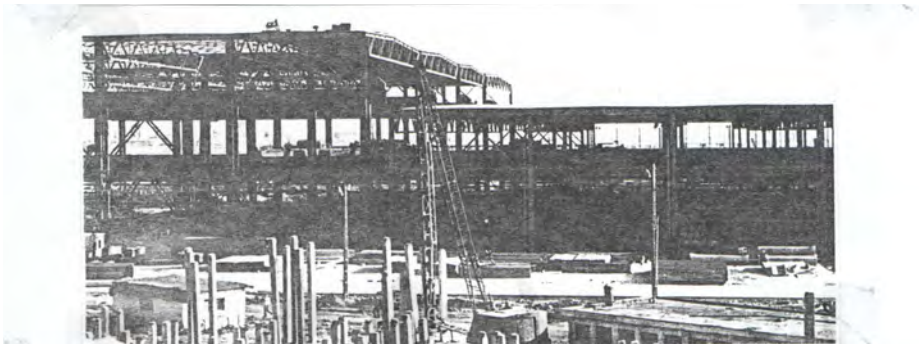
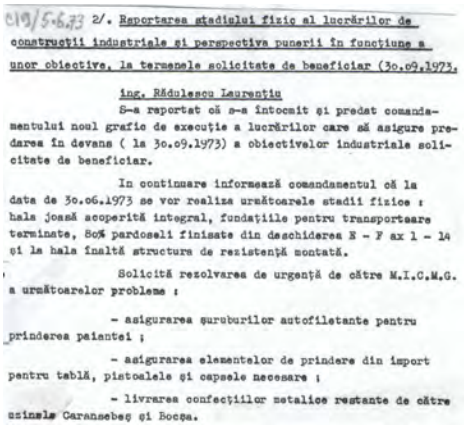


Fig. 131f. Foto, sept. 1973: Se conturează montajul halei de construcții corp (hala joasă și hala înaltă).

Fig. 132f. Hala de construcții corp în stadiu avansat de montaj și secții confecționate pentru mineralierul de 55.000 tdw.



C19/5.6.73 2/. Raportarea stadiului fizic al lucrărilor de construcții industriale și perspectiva punerii în funcțiune a unor obiective, la termenele solicitate de beneficiar (30.09.1973.

ing. Rădulescu Laurențiu

S-a raportat că s-a întocmit și predat comandamentului noul grafic de execuție a lucrărilor care să asigure predarea în devans (la 30.09.1973) a obiectivelor industriale solicitate de beneficiar.

In continuare informează comandamentul că la data de 30.06.1973 se vor realiza următoarele stadii fizice : hala joasă acoperită integral, fundațiile pentru transporteare terminate, 80% pardoseli finisate din deschiderea E - F ax 1 - 14 și la hala înaltă structura de rezistență montată.

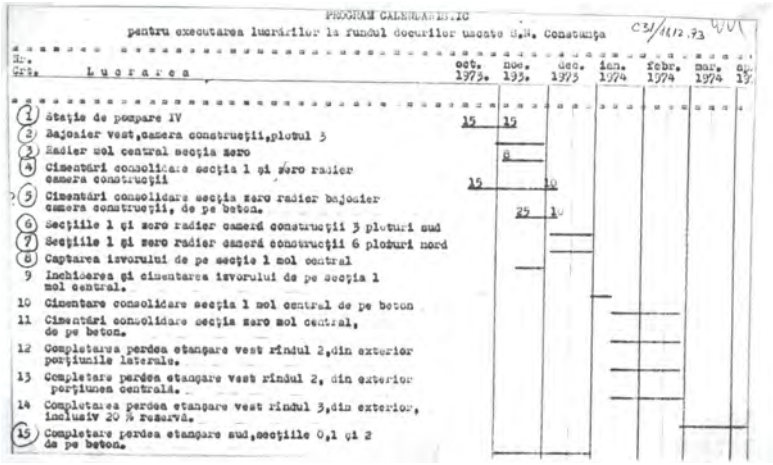
Solicită rezolvarea de urgență de către M.I.C.M.C. a următoarelor probleme :

- asigurarea șuruburilor autofiletante pentru prinderea paiantei ;

- asigurarea elementelor de prindere din import pentru tablă, pistoalele și capsele necesare ;

- livrarea confecțiilor metalice restante de către uzinele Caransebeș și Bocșa.

Fig. 189d. Raportul prezentat de Ing. L. Rădulescu, Dir. Tehn. T.C. Ind. C-ta, la comandamentul nr. 19/05.06.19 73, privind stadiul de execuție a halei de construcții corp nave.



PROGRAM CALENDARISTIC

pentru executarea lucrărilor la fundul docurilor uscate S.N. Constanța

C3/11.12.73

Nr. Crt.	Lucrarea	oct. 1973.	noe. 193.	dec. 1973	ian. 1974	febr. 1974	mar. 1974	ap. 19
1	Stație de pompare IV	15	15					
2	Bajonier vest,camera construcției,ploturi 3							
3	Radier mol central secția zero			8				
4	Cimentări consolidare secția 1 și zero radier camera construcției		15		10			
5	Cimentări consolidare secția zero radier bajonier camera construcției, de pe beton.			25	10			
6	Secțiile 1 și zero radier camerd construcții 3 ploturi sud							
7	Secțiile 1 și zero radier camerd construcții 6 ploturi nord							
8	Captarea izvorului de pe secție 1 mol central							
9	Inchiderea și cimentarea izvorului de pe secția 1 mol central.							
10	Cimentare consolidare secția 1 mol central de pe beton							
11	Cimentări consolidare secția zero mol central, de pe beton.							
12	Completarea perdea etanșare vest rîndul 2,din exterior porțiunile laterale.							
13	Completare perdea etanșare vest rîndul 2, din exterior porțiunea centrală.							
14	Completarea perdea etanșare vest rîndul 3,din exterior, inclusiv 20 % rezervă.							
15	Completare perdea etanșare sud,secțiile 0,1 și 2 de pe beton.							

Fig. 190f. Grafic de execuție a lucrărilor de etanșare la fundul docurilor uscate prezentat de ICH C-ta la comandamentul nr. 31/11.12.1973.

În trim. III 1972 au început în ritm susținut lucrările de construcție a halei de corp cu suprafața de 4,5 ha.

Hala pentru construcții nave de mare tonaj a fost amplasată în partea de vest a S. N. Constanța pe fosta zonă uscat – mare, în care s-a realizat umplutură foarte compresibilă. **Aceste condiții au impus soluția fundării pe piloți de beton armat** prefabricați, bătuți până la rezemarea pe formațiuni marnoase – calcaroase. Au fost necesari piloți cu lungimi de 10, 11 și 14 m și cu secțiunea constantă de 35 x 35 cm, cu o capacitate portantă admisibilă unui singur pilot de 700 – 850 KN. La hala corp nave, constructorul T.C. Ind. Constanța a bătut **2.031 piloți** iar fundațiile s-au realizat sub formă de blocuri de beton armat. Și la execuția halei corp nave, terenul a creat probleme pentru constructor, care în Comandamentul nr. 4/17 oct. 1972 a reclamat apariția de produse petroliere și gaze în primele 14 gropi de fundații executate. Imediat s-au sesizat M.M.P.G. M.I.C.M., M.C. Ind. și Comandamentul de Pompieri, pentru luarea urgentă de măsuri privind securitatea muncii și de P.C.I. S-a dispus evacuarea lichidului contaminat cu hidrocarburi din gropile de fundații, acoperirea cu spumă chimică și controlul cu flacără la distanța de 3 m. La tăierea capetelor piloților s-a impus ventilarea spațiului iar personalul muncitor să fie echipat cu protecție de asbest și mască de gaze. La lucrări, Chimpex a fost obligat să asigure asistență de specialitate și mașini cu spumă pentru intervenții. **Suprafața construită a halei de construcții corp este de 47.138 mp.**

Elementele de construcții metalice ale halei de fabricație corp nave au fost executate la Uzinele Bocșa și Caransebeș (stâlpi, grinzi de rulare, ferme, contravântuiri, grinzi pentru acoperiș etc.) iar montajul pe șantier a fost făcut de T.C. Ind. Constanța, constructor bine dotat, organizat și experimentat, condus competent de **Ing. R. Suman** Dir. General, **Ing. L. Rădulescu**, Dir. Tehn. și **Ing. I. Mocanu**, Șef de Șantier (vezi 179d, 128f, 130f, 131f, 133f). Hala are 2 tronsoane de înălțimi diferite: **hala joasă** pentru operațiile de debitare și confecții sudate, dotată cu **poduri rulante de 20 tf** cu grindă electromagnetică având 10 m la calea de rulare și **hala înaltă** pentru asamblare secții și blocsecții, echipată cu poduri rulante pe 2 nivele. La primul nivel, hala înaltă este dotată cu **poduri rulante de 20 tf** cu electromagneți având 10 m la calea de rulare și **poduri de 80 tf și 60 tf, având + 20 m** la calea de rulare. În hala joasă, pe linia mecanizată de secții plane **ESAB**, exista o deschidere de 30 m, o travee de 24 m cu **pod rulant de 120 tf** cu traversă, cu **+ 24 m** la calea de rulare, necesar pentru întoarcerea panourilor cu dimensiunea maximă (16 x 24) m, în vederea sudării și pe partea opusă (vezi 162f). Principalele utilaje cu care a fost dotată hala pentru construcția corpurilor navelor de mare tonaj sunt următoarele:

- 2 mașini automate de debitat oxigaz 2 table cu dimensiuni maxime de (16.000 x 3.000) mm de tip „Logatomme" – Franța (vezi 156f);
- o mașină automată de debitat oxigaz 4 table cu dimensiuni maxime de (16.000 x 3.000) mm de tip „Logatomme";

Ambele mașini debitează table navale după desene la scara 1: 10 (pelicule) sau comandă numerică.

- o mașină PSR 120 (vezi 157f), pentru debitarea și șanfrenarea oxigaz a 4 table pentru execuția panourilor de tablă pe linia mecanizată ESAB;
- o mașină PSR 30 pentru debitare platbenzi (vezi 158f);
- o mașină pentru sudat profile compuse;
- Linia mecanizată ESAB pentru fabricat secții plane (vezi 159f, 160f, 161f, 163f), pe care se pot executa secții cu g = 300 tone (dimensiuni maxime: 16.000 mm x 24.000 mm). Importată din Suedia și pusă în funcțiune la S. N. Constanța în anul 1974, linia mecanizată ESAB era atunci a 18-a linie montată în lume.
- un valț abkant de 2.000 tf pentru roluit și îndoit table (40 x 3.000 x 16.000) mm, tip Hugh Smith – Anglia (vezi 170f);
- o presă hidraulică de 1.000 tf pentru fasonat table (40 x 3.000 x 16.000) mm, tip Hugh Smith – Anglia (vezi 174f);
- o presă hidraulică de 600 tf pentru fasonat profile navale;
- o presă hidraulică de 400 tf pentru îndreptat profile;
- o presă hidraulică de 200 tf pentru decupat profile (grosime max. 40 mm);
- instalații și echipamente de sudură semiautomată în CO_2 etc.

În perioada trim. IV 1972 – trim. III 1973, S. N. Constanța a executat la secția Navală construcțiile metalice pentru primele macarale de 50 tf și 120 tf (vezi 127f), cuprinse în planul de investiții, necesare pentru asamblarea secțiilor de corp pe platformă și montajul în docul uscat de reparații a primei nave de mare tonaj, mineralierul de 55.000 tdw.

Și celelalte hale industriale și depozite descoperite construite de T.C. Ind. Constanța se apropiau de final.

Depozitul de laminate cu fundațiile din beton armat pe piloți are 4 deschideri de 42 m și 11 travee de 12 m. Depozitul descoperit este echipat cu poduri rulante de 20 tf cu electromagneți având + 9 m la calea de rulare (vezi 150f).

Hala de tubulatură (vezi 147f), cu fundația din beton armat pe piloți și structura realizată din beton prefabricat are o deschidere de 24 m și 22 travee de 6m. Hala este dotată cu poduri rulante de 5 tf având + 3 m la calea de rulare iar depozitul de țevi de lângă hală este deservit de o macara semicapră de 10 tf.

Hala Mec.-Energ. și sala de trasaj este fundată pe beton armat cu piloți și cu structura realizată din beton armat monolit. Construcția este formată din parter și 3 etaje cu 4 deschideri de 6,25 m și travee de 6 m pentru P + 2 iar la ultimul nivel o deschidere de 25 m necesară sălii de trasaj (vezi 144f, 145f, 146f). La parter hala este echipată cu monogrinzi de 2 tf având + 3,5 m la calea de rulare.

Centrala de aer comprimat (vezi 151f) s-a echipat cu 5 compresoare L 100.

Cabine mobile de deconservare motoare au structura metalică cu deschiderea de 30 m și travee de 30 m având înălțime liberă de 15 m.

Hala de armare are 2 deschideri de 24 m și 28 travee de 6 m și este dotată cu poduri rulante de 12,5 tf cu + 6 m la calea de rulare. Hala are fundațiile din beton armat pe piloți și structura din beton armat prefabricat.

La Comandamentul din data de 21 aprilie 1973, ministrul I. Avram împreună cu Ing. D. Fuiorea – Dir. S. N. Constanța și Gen Maior N. Palimariu, au hotărât începerea execuției primei nave de 55.000 tdw, odată cu punerea în funcțiune a mașinii automate de debitat table, numind și următorii responsabili (vezi 192d) **pentru execuția corpului: Ing. M. Rusen, Tehnolog Șef, Ing. C. Buzatu Șef Serv. Prod. și Ing. N. Orac, Șef Secție Navală.** Atunci s-a hotărât să se înceapă lucrările și la nava nr. 2, în planul transmis de C.I.N. Galați pentru perioada 1971 – 1975 figurând la producția marfă realizarea a 2 nave de 60.000 tdw în 1975 (vezi 215d). Pentru documentarea și instruirea personalului tehnic și de execuție pentru construcția primei nave de mare tonaj, în anul 1973, din dispoziția ministrului **I. Avram**, 2 grupe de ingineri, tehnicieni și maiștri au fost trimise pentru 3 săptămâni în Polonia la **Șantierul Naval din Gdynia** unde se aflau în execuție mineraliere de 55.000 tdw. La începutul lunii mai 1973 au început probele de debitare a tablelor navale cu mașina automată tip „Logatomme", instalată în baraca provizorie pe fluxul tehnologiei „ocolite". Împreună cu delegatul francez, specialiștii din S. N. Constanța și inginerii ofițeri numiți de Gen. Maior N. Palimariu, s-au stabilit parametrii de lucru și producția maximă a mașinii de 30 tone/24 ore. Zilnic, un inginer militar raporta generalului cantitatea de tablă debitată.

Construcția primului mineralier de 55.000 tdw a început oficial în ziua de 13 mai 1973 *(a fost totuși o dată de succes!)* ***când s-au debitat primele table și piesele rezultate au fost sortate conform documentației și preluate în secția Navală de echipele de muncitori repartizate pentru confecția fiecărei secții de corp (dublu fund, tancuri de gurnă, tancuri superioare, pereți transversali, bordaje, punți etc.). Mii de piese debitate au umplut hala secției Navale unde am început confecțiile sudate din tablă și osatură.***

Pe data de 22 iunie 1973 a sosit de la S. N. Galați cantitatea de 80 tone de tablă fasonată ce fusese comandată pentru execuția blocului pupă și în câteva săptămâni, în hala secției Navale dotată cu poduri rulante de 5 tf și 10 tf și pe platformele amenajate provizoriu și dotate tot provizoriu cu 2 macarale mobile (pe pneuri), tip HZ de 10 tf, au apărut primele secții de dublu fund și de bord ale navei de 55.000 tdw. La secția I-a Navală am primit atunci noi promoții de ingineri tineri constructori navali precum Ing. Al. Stoian, Ing. C. Uzea, Ing. Roman Pirvulescu, Ing. C. Tărcuță și alții, cărora le-am repartizat execuția secțiilor de corp cu termene de finalizare pentru montajul în doc. Aceștia și-au început stagiatura cu succes lucrând la construcția primei nave de mare tonaj.

La vizita făcută la S. N. Constanța la data de **9 iulie 1973**, N. Ceaușescu însoțit de ministrul I. Avram (M.I.C.M.), Ing. D. Fuiorea, Dir. S. N. Constanța, ceilalți miniștri (M.T.Tc., M.C. Ind. etc.), conducerile C.I.N. Galați, I.P.C.M. București,

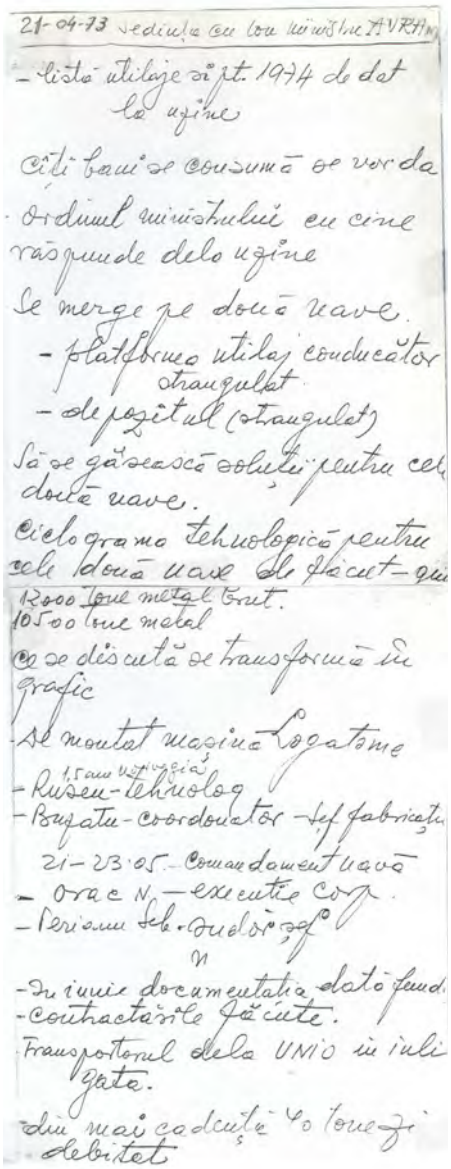

21-04-73 sedința cu tov. ministrul AVRAM
- listă utilaje și pt. 1974 de dat la uzine
Cîți bani se consumă se vorbește
Ordinul ministrului cu cine răspunde dela uzine
Se merge pe două nave.
- platforme utilaj conducător triunghiulat
- depozitul (triunghiulat)
Să se găsească soluții pentru cele două nave.
Ciclograme tehnologice pentru cele două nave de făcut – gata
12000 tone metal brut.
10500 tone metal
se discută se transformă în grafic
Se montat mașina Logatome
- Rusen - tehnolog
- Bușatu - coordonator - șef fabricație
21 – 23.05 - Comandament navă
- Orac N. – execuție corp
- Perianu Șeb. - Dudoș - șef
"
- în urmă documentația dată fund.
- contractările făcute.
Transportorul dela UNIO în iulie gata.
din mai cadențe 40 tone zi debitat

Fig. 192d. Extras (primele 2 pagini) din notițele luate de Generalul maior N. Palimariu la primul comandament civil de la S.N. C-ta, ținut la data de 21 aprilie 1973 de Ministrul Ion Avram. La acest comandament, au dat răspunsuri directorii următoarelor întreprinderi și instituții: UNIO Satu Mare, UM Timișoara, Uz. 23 august București, UZUC Ploiești, Neptun Campina, Aversa (fabrică de pompe) București, Tehnofrig Cluj, Timpuri Noi București, IPCM, ICPEHR Timișoara, Tehnoimport, Mecanoimport, Electronum, Uz. Ventilatoare, Navimpex, ICEPRONAV Galați, CIN Galați și alte unități din MICM furnizoare de echipamente și instalații pentru dezvoltarea S.N. C-ta (docurile uscate, halele industriale, macarale și poduri rulante, fabrica de acetilenă, stația de compresoare, stația de 110 kV etc. și pentru execuția navelor de mare tonaj în paralel cu investiția). Pentru construcția primului mineralier de 55.000 tdw, ministrul I. Avram a nominalizat următorii responsabili din S.N. C-ta: Ing. M. Rusen – Tehnolog Șef, Ing. C. Buzatu – Șef Fabricație, coordonator și Ing. N. Orac, Șef Secție Navală, execuție corp. Începând cu luna mai 1973, s-a stabilit o normă de debitare a tablelor de 40 t/zi. Min. I. Avram a cerut graficele de execuție pentru 2 nave (nava a 2-a urma să înceapă în sept. 1973).

Ing. ION AVRAM
ministrul industriei construcțiilor de mașini grele

Ing. Ion Avram, ministrul industriei construcțiilor de mașini grele, una dintre cele mai importante și mai dinamice ramuri, esențiale pentru progresul întregii noastre economii.

Realizările din acești ultimi ani au făcut să sporească continuu prestigiul industriei românești constructoare de mașini. Instalațiile „made in Romînia" (ruliment, echipamente hidraulice, linii tehnologice pentru ciment, tractoare, autocamioane și mașini-unelte, locomotive, utilaje pentru construit șosele și drumuri, utilaj petrolier, nave maritime etc.) pot fi întîlnite pe numeroase meridiane ale globului. Pînă în 1974 vom mai livra parte

Fig. 134f și l93d. Foto și text publicat în „Tribuna României" din 15.10.1973. În perioada 21.04.1973 – 14.01.1975, Ministrul I. Avram a condus la S.N. C-ta 12 comandamente, cu participarea conducătorilor unităților din MICM, participante la dezvoltarea S.N. C-ta.

Fig. 135f. În perioada 5 sept. 1972 – 25 mart. 1975, în calitate de Șef de comandament militar, Generalul maior N. Palimariu, numit de conducerea statului, a organizat și condus 61 comandamente de coordonare a lucrărilor de investiții la S.N. Constanța.

IPTANA și Icepronav Galați, au parcurs fluxul tehnologiei „ocolite" pe care au văzut lucrând mașina automată de debitare a tablelor navale, hala secției Navale plină de confecții sudate, construcția macaralelor de 50 tf și 120 tf și platformele provizorii pentru asamblarea secțiilor de corp ale primului mineralier de 55.000 tdw. S-a dispus și atunci ca secția Navală să înceapă lucrările și la nava nr. 2. În continuarea vizitei pe șantierul docurilor uscate, unde I.C.H. Constanța era în plină activitate de betonare și continuă luptă cu izvoarele s-a atenționat asupra asigurării calității construcțiilor hidrotehnice și a **predării cât mai repede a tronsonului de 150 ml din docul de reparații, pentru începerea montajului în doc a corpului navei de 55.000 tdw, care trebuia livrat în 1975.** În continuare s-a vizitat hala de construcții corp de 4,5 ha, deja conturată pe cele 2 tronsoane de nivele diferite, prin scheletul de stâlpi, ferme și grinzi de rulare montate pe poziție (vezi 129f, 130f).

După 3 luni, secțiile blocului pupă erau gata pentru montarea în doc și în **ziua de 8 Oct 1973, istorică pentru S. N. Constanța dar și pentru I.C.H. Constanța, prima secție de dublu fund (DF 021) a fost introdusă cu macaraua de 120 tf nr. 1 în docul uscat de reparații pe tronsonul de doc lung de 150 ml finalizat de I.C.H. și predat S. N. Constanța.** (vezi 138f, 195d, 139f). Zilnic, ritmul de montaj în doc a crescut și până la sfârșitul anului s-au montat în doc 87 secții reprezentând 2.820 tone (26%). În măsura în care constructorii finalizau un nou segment de doc, navaliștii îl ocupau cu blocsecții de navă, așa că execuția navei în paralel cu investiția a fost o idee reușită. În continuare, stadiile fizice realizate la montajul navei în doc, pe care Dir. Ing. D. Fuiorea le-a raportat la ședințele de analiză din Comandamente, au fost după cum urmează:

- la 9 aprilie 1974, 153 secții = 5.049 tone (46%);
- la 7 mai 1974, 191 secții = 6.211 tone (56%);
- la 6 august 1974, 274 secții = 8.796 tone (80%);
- la 27 august 1974, 295 secții = 9.265 tone (84%);
- la 10 sept. 1974, 312 secții = 9.409 tone (86%);
- la 26 oct. 1974, 336 secții = 9.939 tone (90%).

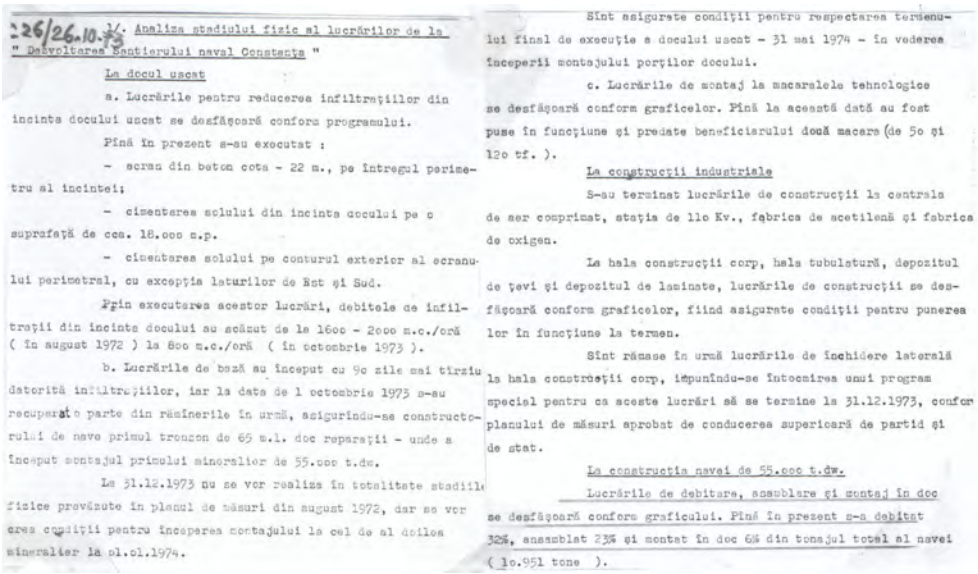
(vezi 196d, 140f, 141f, 142f, 143f).

Stadiul lucrărilor la mineralierul de 55.000 tdw nr. 2 realizat și raportat în Comandamente a fost după cum urmează:

- la 9 aprilie 1974, 27 secții asamblate;
- la 6 august 1974, 51 secții (2.100 t) asamblate și a început montajul în doc;
- la 10 sept. 1974, blocul I montat în docul uscat de construcții.

La sfârșitul anului 1974 lucrările de montaj în doc la corpul primului mineralier de 55.000 tdw s-au terminat. Nava a continuat să rămână în doc pentru finalizarea montării motorului principal, liniei de axe, elice și cârmă, saturarea cu instalații și agregate a compartimentului de mașini și dotarea suprastructurii cu amenajările prevăzute în proiect, montarea capacelor de magazii și a mecanismelor de punte, lucrări de vopsitorie la opera vie și opera moartă.

Fig. 138f. Foto din data de 8 oct. 1973: ICH C-ta a finalizat 150 ml din radierul docului uscat de reparaţii iar Secţia I-a Navală de la S.N. C-ta a început montajul în doc a primei nave de 55.000 tdw. Se introduce în doc prima secţie (DF021 – bloc pupă). În foto se observă şi lucrările de construcţie a docurilor uscate ce se efectuau de ICH C-ta la capătul de Vest, mol central şi camera docului uscat de construcţii. Montajul corpului navei în doc se va face în paralel cu execuţia docurilor uscate.



26/26.10.73. Analiza stadiului fizic al lucrărilor de la " Dezvoltarea Şantierului naval Constanţa "

La docul uscat

a. Lucrările pentru reducerea infiltraţiilor din incinta docului uscat se desfăşoară conform programului.

Pînă în prezent s-au executat :

- ecran din beton cota - 22 m., pe întregul perimetru al incintei;

- cimentarea solului din incinta docului pe o suprafaţă de cca. 18.000 m.p.

- cimentarea solului pe conturul exterior al ecranului perimetral, cu excepţia laturilor de Est şi Sud.

Prin executarea acestor lucrări, debitele de infiltraţii din incinta docului au scăzut de la 1600 - 2000 m.c./oră (în august 1972) la 800 m.c./oră (în octombrie 1973).

b. Lucrările de bază au început cu 90 zile mai tîrziu datorită infiltraţiilor, iar la data de 1 octombrie 1973 s-au recuperat o parte din rămînerile în urmă, asigurîndu-se constructorului de nave primul tronzon de 65 m.l. doc reparaţii - unde a început montajul primului mineralier de 55.000 t.dw.

La 31.12.1973 nu se vor realiza în totalitate stadiile fizice prevăzute în planul de măsuri din august 1972, dar se vor crea condiţii pentru începerea montajului la cel de al doilea mineralier la 01.01.1974.

Sînt asigurate condiţii pentru respectarea termenului final de execuţie a docului uscat - 31 mai 1974 - în vederea începerii montajului porţilor docului.

c. Lucrările de montaj la macaralele tehnologice se desfăşoară conform graficelor. Pînă la această dată au fost puse în funcţiune şi predate beneficiarului două macara (de 50 şi 12o tf.).

La construcţii industriale

S-au terminat lucrările de construcţii la centrala de aer comprimat, staţia de 110 Kv., fabrica de acetilenă şi fabrica de oxigen.

La hala construcţii corp, hala tubulaturi, depozitul de ţevi şi depozitul de laminate, lucrările de construcţii se desfăşoară conform graficelor, fiind asigurate condiţii pentru punerea lor în funcţiune la termen.

Sînt rămase în urmă lucrările de închidere laterală la hala construcţii corp, impunîndu-se întocmirea unui program special pentru ca aceste lucrări să se termine la 31.12.1973, conform planului de măsuri aprobat de conducerea superioară de partid şi de stat.

La construcţia navei de 55.000 t.dw.

Lucrările de debitare, asamblare şi montaj în doc se desfăşoară conform graficului. Pînă în prezent s-a debitat 32%, asamblat 23% şi montat în doc 6% din tonajul total al navei (1o.951 tone).

Fig. 194d. La comandamentul nr. 26/26.10.1973, s-a analizat stadiul fizic al lucrărilor „Dezvoltarea Şantierului Naval Constanţa”. Directorii ICH C-ta, T.C. Ind. C-ta şi Şantierul 13 Montaj Bucureşti au raportat stadiul de execuţie la docurile uscate, halele industriale şi macarale. Directorul S.N. C-ta a raportat stadiul pe faze de execuţie a construcţiei primei nave mineralier de 55.000 tdw.

8 OCTOMBRIE — O ZI MEMORABILĂ ÎN ACTIVITATEA MUNCITORILOR ȘI A SPECIALIȘTILOR DE LA S.N.C., A CONSTRUCTORILOR CARE LUCREAZĂ LA DOCUL USCAT ȘI HALA ȘANTIERULUI : URIAȘA MACARA DE 120 TONE FORȚĂ, CONSTRUITĂ LA CONSTANȚA, A ÎNTRODUS ÎN DOC PRIMELE BLOCSECȚII ALE MINERALIERULUI DE 55.000 TDW, CARE VA FI GATA LA 1 MAI 1975.

DRUMUL DE LA CARGOURILE DE 1.920 TDW LA MINERALIERELE DE 55.000 TDW — O PREȚIOASĂ ȘCOALĂ A PRODUCȚIEI, UN EXIGENT EXAMEN AL CALITĂȚII MUNCII NAVALIȘTILOR.

TEHNOLOGII MODERNE, DE MARE RANDAMENT, CARE SCURTEAZĂ MULT DURATA DE EXECUȚIE A UNEI NAVE.

„PÎNĂ LA SFÎRȘITUL CINCINALULUI VOM TERMINA ȘI VOM LIVRA ȘI CEL DE-AL DOILEA MINERALIER" — SE ANGAJEAZĂ CONSTRUCTORII NAVALI DE LA S.N.C.

PENTRU PRIMA DATĂ, SUPRAVEGHEREA TEHNICĂ A EXECUȚIEI NAVELOR — ÎNCREDINȚATĂ SPECIALIȘTILOR DIN CADRUL REGISTRULUI NAVAL ROMÂN. (în pag. a IVa : Relatările reporterilor noștri)

CÎȚIVA DINTRE EROII ACESTEI MEMORABILE ZILE

PETRE DIMA, maistru principal

ION BĂNICĂ, maistru principal

ION MANOLE, maistru

TOMA GHEORGHE, macaragiu

TĂNASE DIMICICĂ, macaragiu

primul mineralier gigant românesc

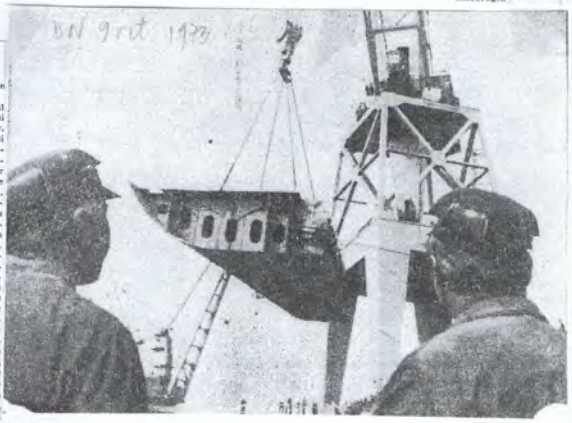
...Macaraua de 120 tone forță care domină, prin înălțimea sa, înălțimile Constanței este pregătită pentru a face prima manevră de introducere în „docul uscat" a primelor blocsecții ale mineralierului de 55.000 tdw, secțiile de dublu fund ale blocului 1 de la pupa, cele care intră primele în montaj, conform tehnologiei de „cuplare" a mineralierului. „Aceste părți ale navei — ne spune ing. Nicolae ORAC, șeful secției navale a S.N.C. — au fost realizate la termenul stabilit, de fapt chiar cu o săptămînă mai devreme". Acest succes deosebit pentru constructorii navali care trăiesc acum o experiență unică, de cea mai mare dimensiune din activitatea lor a fost posibil prin-o muncă neobosită — de la concepție la realizarea fizică, efectivă.

...Prinsă de brațele macaralei gigani prima secție din blocul 1, ale cărei părți componente au fost confecționate și asamblate pe platforma de premontaj, e gata ca în semnalul maistrului Petre DIMA, care, împreună cu maiștrii Ion MANOLE și Ion BĂNICĂ, coordonează manevrele de introducere în doc, să-și ia locul pe paiele de beton amenajate pe fundul docului.

Deși puține, minutele de așteptare par atît de lungi.

...Ora 10,20. Sunetul prelung al sirenelor anunță începerea unui moment deosebit de semnificativ. Macaragiii Toma GHEORGHE și Tănase DIMICICĂ încep manevrele. Te impresionează puternic ușurința cu care este purtat prin aer un colos de 63 de tone, cît ni se spune că are această secție a navei. Cu emoție, cu satisfacție este urmărit cu atenție drumul pînă la locul în care părțile viitorului mineralier vor fi așezate, pentru a începe o altă etapă — asamblarea.

...Ora 10,36. Prima secție de dublu fund a blocului 1 a lunat contactul cu paiele docului. Acest moment cu semnificație istorică în activitatea navalîștilor din țara noastră încununează eforturile de pînă acum ale sutelor de constructori din cadrul șantierului, însemnînd, totodată, pentru viitor, sarcini de mare complexitate pe care ei le au de realizat. Și înseamnă, mai „ales, o puternică concentrare de forță creatoare, de competitivitate tehnică și profesională. Pentru că salutul calitativ de la cargourile de 1.920 tdw la cele de 55.000 tdw cere o comprimare a timpului ce se realizează, de altfel, cu fiecare zi, nici.



Hărnicia, buna organizare, succesele de azi, pași în avans spre succesele de mîine

Anul trecut, traducînd în fapt indicația secretarului general al partidului de a se executa în paralel cu lucrările de extindere a șantierului și cît mai multe ansamble din navă, a început aici prima fază de pregătire tehnologică pentru partea de construcții corp și trasajul planului de forme ale navei. În ianuarie, a urmat etapa de pregătire în detaliu a tehnologiei, prin elaborarea documentațiilor pentru debitarea tablelor și profilelor, iar concomitent s-a stabilit în detaliu tehnologia de execuție. Au fost puse la punct, cu această ocazie, bazele trasajului optic în șantier, la realizarea căruia trebuie neapărat să amintim de calitatea înaltă a lucrărilor realizate de Ion Matescu, trasator specialist, au fost folosite tehnologii moderne de sudură și de construcție navelor, unde merită să fie evidențiat și aportul inginerului Mihică RUSEN, șeful atelierului de proiectare, Constantin BUZATU, șeful serviciului programare, ca și de muncă neobosită depusă de ing. Adalbert ORBAN, specialist în sudură.

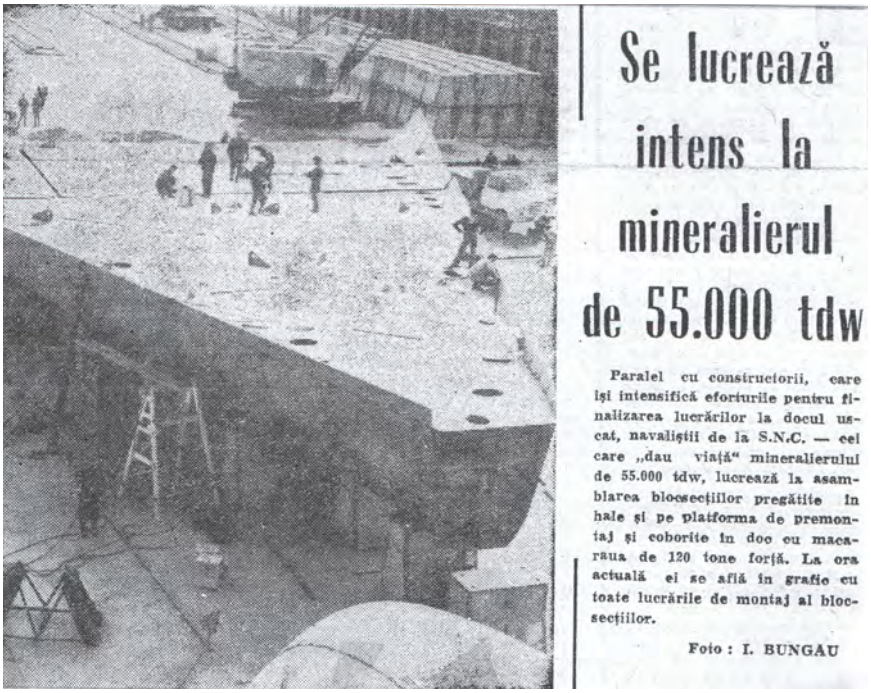
...La 16 mai 1973, echipele conduse de cei mai harnici și destoinici constructori navali — Vasile OLTEANU, șef echipă debitare, Ion MILTĂRU, șef echipă construcții navali, Ion BARBU, șef echipă sudori — au început debitarea primelor table, deci lucrul efectiv la mineralierul de 55.000 tdw. Alți destoinici muncitori — brigada condusă de Gh. MITU, lăcătuș constructor naval, au confecționat și asamblat secția de dublu fund. De ieri, toți cei 70 de muncitori ai brigăzii, majoritatea tineri ce au depășesc 20 de ani, au coborît în doc prelucrînd lucrările de cuplare a secțiilor.

La succesul pe care l-a trăit ieri colectivul de la S.N.C., acești oameni de nădejde, dintre care mai trebuie să amintim neapărat pe cei din echipele conduse de Vasile VATRĂ, Nicolae DUMITRU, Ion NEDELEA, ca și de sudorii Vasile DONCIU și Elena BERCIU, și-au adus deopotrivă aportul constructorii docului, ai platformelor de acces în doc, ai halelor S.N.C.

Prin munca lor neobosită constructorii docului au predat navaliștilor, conform angajamentului, prima porțiune din docul de reparații, pentru ca aceștia să continue aici montarea blocsecțiilor deja realizate.

Maria TURCAREASA

Fig. 195d și 139f. Fragmente din publicațiile Ziarului „Dobrogea Nouă" (însoțite de fotografii) din data de 9 oct. 1973 care au prezentat evenimentul începerii montajului în docul uscat a corpului primei nave de mare tonaj (mineralierul de 55.000 tdw) ce se construia la S.N. Constanța, în paralel cu lucrările de investiții.



Se lucrează intens la mineralierul de 55.000 tdw

Paralel cu constructorii, care își intensifică eforturile pentru finalizarea lucrărilor la docul uscat, navaliștii de la S.N.C. — cei care „dau viață" mineralierului de 55.000 tdw, lucrează la asamblarea blocsecțiilor pregătite în hale și pe platforma de premontaj și coborîte în doc cu macaraua de 120 tone forță. La ora actuală ei se află în grafic cu toate lucrările de montaj al blocsecțiilor.

Foto : I. BUNGAU

Fig. 196d și 140f. Document publicat în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 08.11.1973. Din foto se vede montajul complet al secțiilor de dublu fund de la blocul nr. 1 pupă.

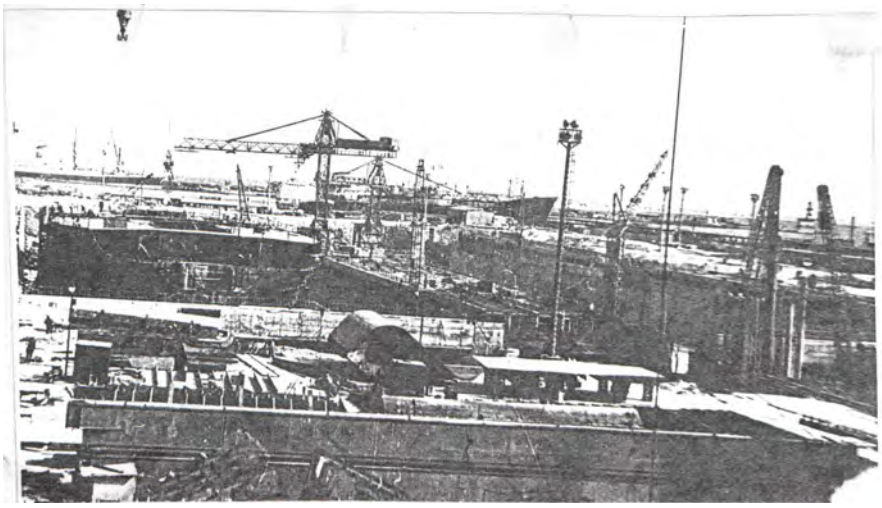


Fig. l41f. Foto din dec. 1973: În stânga se vede blocul nr. 1 pupă a navei de 55.000 tdw montat în docul uscat de reparații. În dreapta se vede capătul din Vest al docului uscat de construcții și molul central în lucru. În prim plan, pe platformă se văd secții de DF, TG și bordaje executate pentru mineralierul de 55.000 tdw.

Fig. 142f. Foto din luna august 1974: Mineralierul de 55.000 tdw nr. 1 se montează în docul uscat de reparații cu macaraua de 120 tf aflată pe căile de rulare amplasate pe cheu, pe toată lungimea docului. În dreapta se vede bazinul salvamar.

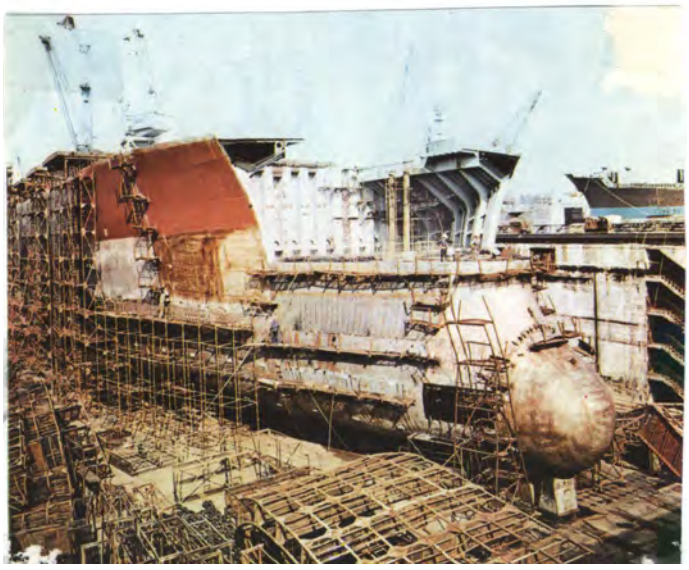
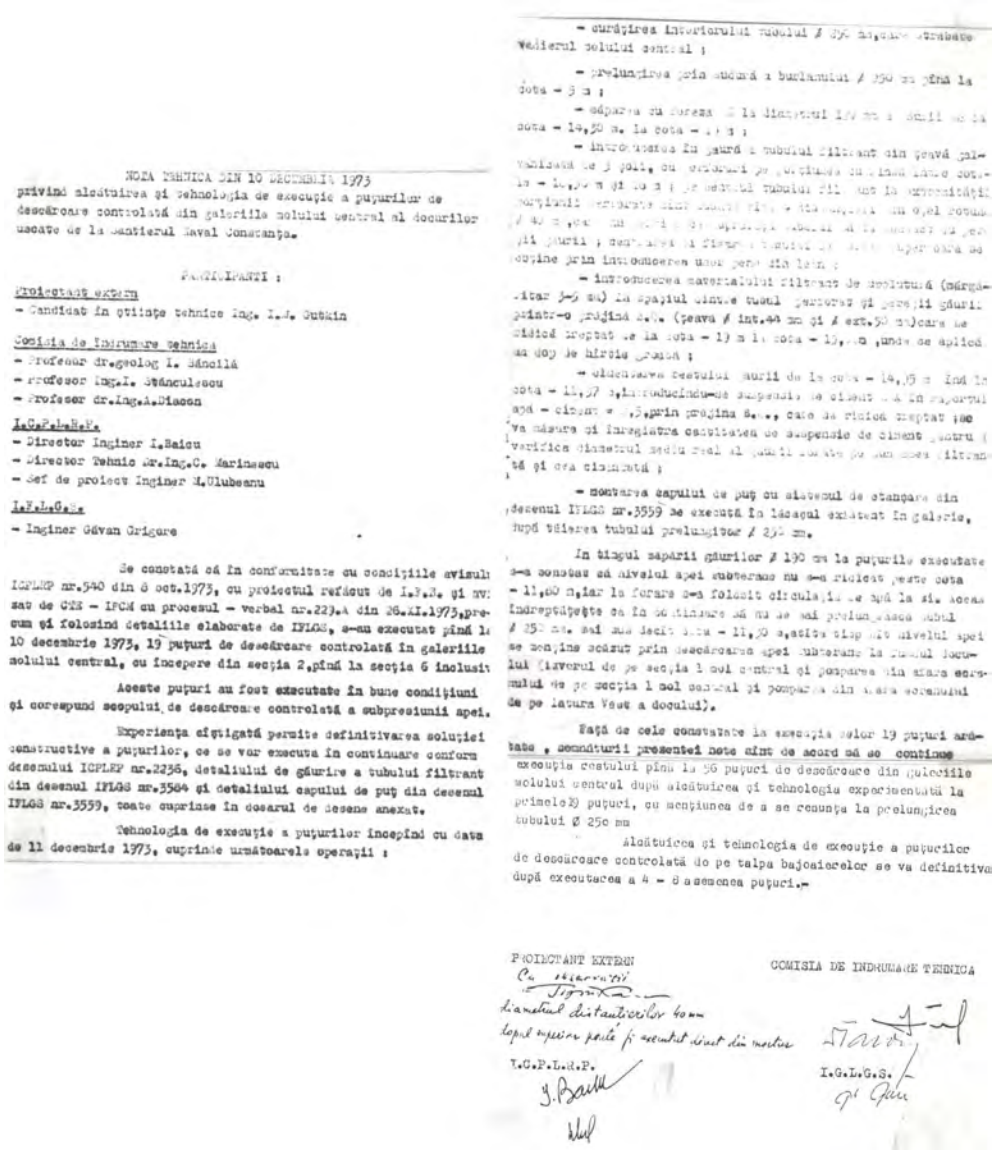


Fig. 143f. Foto din luna noiembrie 1974. Montajul în doc al corpului primei nave mineralier de 55.000 tdw, în fază finală.

Pe parcurs, lucrările de construcție a celor 2 docuri uscate se apropiau de final. În lunile oct. și noiem. 1974 s-au terminat construcțiile la capul docurilor și s-au montat pompele de 20.000 mc/h. În luna dec. 1974 s-au montat porțile principale la docurile uscate după care s-au executat probele de inundare între porți și batardou (vezi 205d, 206d).



NOTA TEHNICA DIN 10 DECEMBRIE 1973
privind alcătuirea şi tehnologia de execuţie a puţurilor de descărcare controlată din galeriile molului central al docurilor uscate de la Şantierul Naval Constanţa.

PARTICIPANŢI :

Proiectant extern
- Candidat în ştiinţe tehnice Ing. I.A. Gutkin

Comisia de îndrumare tehnică
- Profesor dr.geolog I. Băncilă
- Profesor Ing.I. Stănculescu
- Profesor dr.Ing.A.Diacon

I.C.P.L.R.P.
- Director Inginer I.Ilaicu
- Director Tehnic Dr.Ing.C. Marinescu
- Şef de proiect Inginer M.Ulubeanu

I.G.L.G.S.
- Inginer Gâvan Grigore

Se constată că în conformitate cu condiţiile avizului ICPLRP nr.540 din 8 oct.1973, cu proiectul refăcut de I.P.M. şi avizat de CSS - IPCM cu procesul - verbal nr.229.A din 26.XI.1973,precum şi folosind detaliile elaborate de IPLGS, s-au executat pînă la 10 decembrie 1973, 19 puţuri de descărcare controlată în galeriile molului central, cu începere din secţia 2,pînă la secţia 6 inclusiv.

Aceste puţuri au fost executate în bune condiţiuni şi corespund scopului de descărcare controlată a subpresiunii apei.

Experienţa cîştigată permite definitivarea soluţiei constructive a puţurilor, ce se vor executa în continuare conform desenului ICPLRP nr.2236, detaliului de găurire a tubului filtrant din desenul IPLGS nr.3564 şi detaliului capului de puţ din desenul IPLGS nr.3559, toate cuprinse în dosarul de desene anexat.

Tehnologia de execuţie a puţurilor începînd cu data de 11 decembrie 1973, cuprinde următoarele operaţii :

- curăţirea interiorului tubului Ø 250 executat anterior vederul molului central ;

- prelungirea prin sudură a burlanului Ø 350 mm pînă la cota - 5 m ;

- săparea cu foreza [illegible] la diametrul 1,20 m [illegible] cota - 14,50 m. la cota - [illegible] m ;

- introducerea în gaură a tubului filtrant din şeavă galvanizată de 5 goli, cu orificii pe [illegible] cota - [illegible] m şi [illegible] m ; pe restul tubului fără [illegible] porţiunii [illegible] Ø 400 mm [illegible] găuri [illegible] ; centrarea [illegible] ; [illegible] prin introducerea unor pene din lemn ;

- introducerea materialului filtrant de umplutură (mărgăritar 3-5 cm) în spaţiul dintre tubul perforat şi pereţii găurii printr-o pîlnie [illegible] (şeava Ø int.40 mm şi Ø ext.50 mm) care se ridică treptat de la cota - 19 m la cota - 13,00 m ,unde se aplică un dop de hîrtie groasă ;

- ridicarea restului burlii de la cota - 14,50 m [illegible] la cota - 11,50 m,introducîndu-se suspensii de ciment [illegible] în raportul apă - ciment = 1:1, prin pîlnia [illegible], care se ridică treptat ;se va măsura şi înregistra cantitatea de suspensie de ciment pentru [illegible] verifica diametrul mediu real al puţului foarte pe [illegible] filtrantă şi gros cimentată ;

- montarea capului de puţ cu alidadă de etanşare din desenul IPLGS nr.3559 se execută în lăcaşul existent în galerie, după tăierea tubului prelungitor Ø 350 mm.

In timpul săpării găurilor Ø 190 mm la puţurile executate s-a constatat că nivelul apei subterane nu s-a ridicat peste cota - 11,80 m,iar la forare s-a folosit circulaţia de apă la zi. Acest îndreptăţeşte ca în continuare să nu se mai prelungească tubul Ø 350 mm. Sa mai [illegible] cota - 11,50 m,astfel timp [illegible] nivelul apei se menţine scăzut prin descărcarea apei subterane la [illegible] docului (lavrul de pe secţia 1 mol central şi pompare din [illegible] molului de pe secţia 1 mol central şi pompare din [illegible] de pe latura Vest a docului).

Faţă de cele constatate la execuţia celor 19 puţuri arătate , semnatarii prezentei note sînt de acord să se continue execuţia restului pînă la 96 puţuri de descărcare din galeriile molului central după alcătuirea şi tehnologia experimentată la primele 19 puţuri, cu menţiunea de a se renunţa la prelungirea tubului Ø 250 mm

Alcătuirea şi tehnologia de execuţie a puţurilor de descărcare controlată de pe talpa bajocienelor se va definitiva după executarea a 4 - 6 asemenea puţuri.-

PROIECTANT EXTERN
Cu rezerva
diametrul distanticilor 40 mm
tipul supapei poate fi executat atît din material

COMISIA DE INDRUMARE TEHNICA

I.C.P.L.R.P.

I.G.L.G.S.

Fig. 197d. Nota tehnică din 10 dec. 1973, privind alcătuirea şi tehnologia de execuţie a puţurilor de descărcare controlată din galeriile molului central al docurilor uscate de la S.N. Constanţa. Nota tehnică este semnată de proiectantul extern, candidat în ştiinţe tehnice I. Gutkin, Comisia de îndrumare tehnică (Prof. Dr. geolog I. Băncilă, Prof. Ing. I. Stănculescu, Prof. Dr. Ing. A. Diacon) precum şi de ICPLRP (Dir. I. Ilaicu, Dir. Tehn. Dr. Ing. C. Marinescu şi Şeful de proiect, Ing. M. Ulubeanu) şi IGLGS prin Ing. Gavan Grigore.

N O T A TEHNICA DIN 2o dec.1973,PRIVIND TEHNOLOGIA DE EXECUTIE A INCHIDERII IZVORULUI DE PE SECTIA 1 MOL CENTRAL DOC USCAT S.N.C.

C 32/25.12.1973

P A R T I C I P A N T I :

Comisia de îndrumare tehnică
- prof.ing.I.Stănculescu
- prof.dr.ing.A Diacon

I C P L R P
- director ing.I.Baicu
- șef de proiect ing.M.Ulubeanu

T C H - BUC.
- ing.C.Vasilescu

Se constată că în prezent izvorul de pe secț 1 mol central a fost captat inițial în secția 1 prin tuburi d oțel și ganțuri drenate la cota - 14 m trecînd liber în secți zero,unde se aflau sorburile pompelor de evacuare.

După betonarea secției 1,debitul de apă al izvorului a fost din nou captat prin 2 tuburi de oțel Ø 25o m și un tub de oțel Ø 4oo mm,fiind descărcat în groapa gumburi lor stației de pompe pe amplasamentul IV, în afara limitei Ve a docului.Cele două tuburi Ø 25o mm conduc apa direct în groa gumburilor și sînt prevăzute cu vane.

Tubul Ø 4oo mm traversează ecranul perimetr Vest,iar în continuare apa curge liber la groapa gumburilor.

Pe traseul tuburilor de captare și ganțurili de curgere pe sub radierul molului central s-au prevăzut o s de tuburi Ø 1oo mm verticale,care traversează structura de beton armat,făcînd posibilă injectarea sistemului de curgere

In vederea închiderii complete a izvorului recomandă următoarele operații tehnologice care vor fi încre țate TCH București ca executant de specialitate :

La cele două tuburi Ø 25o mm se vor suda cî un gând de 2 țoli,la care se va atașa furtun cu tub de sticl

cap,în vederea măsurătorilor piezometrice ;

- Tubul Ø 4oo mm va fi închis prin aplicarea unui capac de tablă,ce se va prinde cu buloane la flanșa existentă ;

- La toate trei tuburi se va suda la cap cîte un tub Ø 5o mm pentru injectare și controlul injectării pe pa sul sistemului de curgere ;

- In tot timpul operațiilor de închidere a izvor care se vor desfășura în continuare,pompa va fi amplifi tă pentru a se menține nivelul apei la sorburi între cotel - 14 m și - 14,5o m,depunîndu-se o grijă deosebită pentru evitarea creșterii nivelului datorită unor eventuale defec uni ale stației de pompare ;

- Nivelul scăzut la sorburile pompelor se va men cel puțin 2 zile după terminarea injectărilor ;

- Impreună cu ICH Constanța vor fi depistate,mar te și controlate în ceeace privește comunicarea,toate tubu le prevăzute pentru injectare în sistemul de curgere și se vor face pregătirile de injectare corespunzătoare cu două stații de pompe,care vor lucra simultan ;

- Ce vor închide treptat,vanele celor 2 tuburi Ø 25o mm urmărindu-se creșterea nivelului hidrostatic al a în interiorul tuburilor,care nu trebuie să depășească cota - 9 m ; în cazul creșterii nivelului hidrostatic peste ace cotă se vor deschide vanele,în vederea reglării presiunii apei subterane ;

- Cimentarea sistemului de curgere de sub radie molului central va începe prin injectarea ganțurilor drena de la Est spre Vest,cu suspensie de ciment 1 : 3,care va f îngroșată treptat pînă la consistența 1 : o,6 ; presiunea injectare va crește de la presiunea atmosferică la 2 atm.; se va urmări apariția suspensiei în tuburile de injectare alăturate,continuîndu-se injectarea prin tuburile în care a comunicat suspensia de consistență 1 : o,6 ;

- După cimentarea ganțurilor drenate se va lăsa o pauză de 24 ore pentru întărirea suspensiei injectate ;

- In continuare se vor cimenta după același procedeu tuburile de oțel din sistemul de curgere de sub radierul molului central ;

- După o a doua pauză de 24 ore pentru întărire se vor controla toate tuburile de injectare prin pompare suspensie fluidă 1 : 5 ; în cazul că se constată pierderi se continuă injectarea prin tuburile respectiva,îngroșînd se suspensia funcție de volumul pierderilor (în cazul de girii unei pierderi de 5oo l în 5 minute).

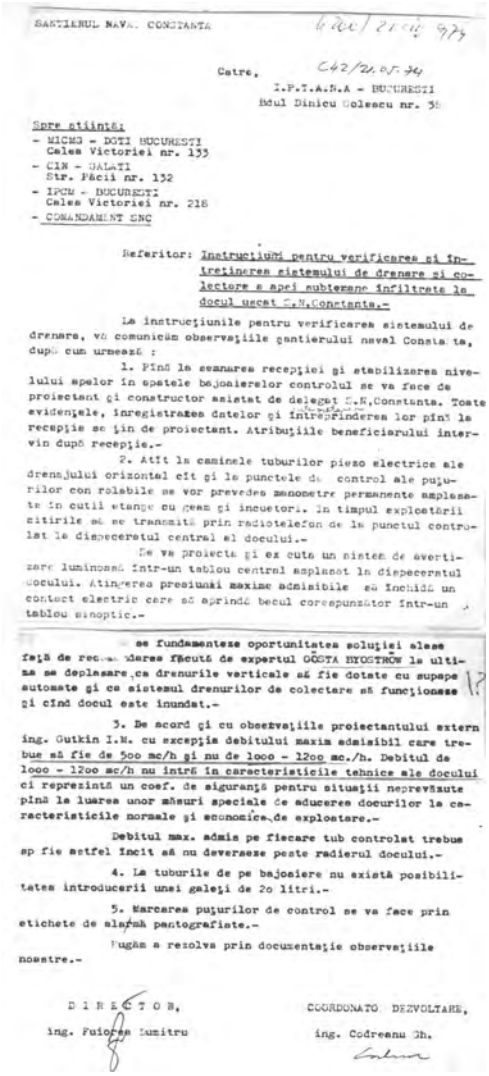
- După închiderea completă a izvorului și siste lui de curgere,se va trece la executarea cimentărilor de consolidare a terenului de fundare sub molul central sec le 1 și zero,precum și la completarea perdelei de etanșar pe latura Vest a docului.In acest timp nivelul apei la sorburile pompelor va fi lăsat să crească treptat pînă la cotele - 1o m, - 11 m.

Comisia de îndrumare tehnică

I C P L R P

I C H București

Fig. 198d. Nota tehnică din 20 dec. 1973, privind tehnologia de execuție a închiderii izvorului de pe secția 1 mol central de la docurile uscate, în execuție în Șantierul Naval Constanța. Nota este semnată de Comisia de îndrumare tehnică (Prof. Ing. I. Stănculescu și Prof. Dr. Ing. A. Diacon), ICPLRP (Dir. Ing. I. Baicu și Șeful de proiect, Ing. M. Ulubeanu) precum și de TCH București prin Ing. C. Vasilescu. Nota a fost prezentată la comandamentul nr. 32/25.12.1973.



SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

Catre, C42/21.05.74

I.P.T.A.B.A - BUCURESTI
Bdul Dinicu Golescu nr. 38

Spre stiinta:
- MICMS - DOTI BUCURESTI
  Calea Victoriei nr. 133
- CIN - GALATI
  Str. Păcii nr. 152
- IPCN - BUCURESTI
  Calea Victoriei nr. 218
- COMANDAMENT ENC

Referitor: Instructiuni pentru verificarea si intretinerea sistemului de drenare si colectare a apei subterane infiltrate la docul uscat S.N.Constanta.-

La instructiunile pentru verificarea sistemului de drenare, va comunicăm observațiile șantierului naval Constanța, după cum urmează :

1. Până la seanarea recepției și stabilizarea nivelului apelor în spatele bejoanelelor controlul se va face de proiectant și constructor asistat de delegați S.N.Constanța. Toate evidențele, înregistrările datelor și întreținerea lor până la recepție se țin de proiectant. Atribuțiile beneficiarului intervin după recepție.-

2. Atît la caminele tuburilor piezo electrice ale drenajului orizontal cît și la punctele de control ale puțurilor cu rolabile se vor prevedea manometre permanente amplasate în cutii etanșe cu geam și încuietori. În timpul exploatării citirile să se transmită prin radiotelefon de la punctul controlat la dispeceratul central al docului.-

De va proiecta și ex cuta un sistem de avertizare luminoasă într-un tablou central amplasat la dispeceratul docului. Atingerea presiunii maxime admisibile să închidă un contact electric care să aprindă becul corespunzător într-un tablou sinoptic.-

se fundamenteze oportunitatea soluției alese față de rec... deres făcută de expertul GÖTA HYDSTRÖM la ultima se deplasare ca drenurile verticale să fie dotate cu supape automate și ca sistemul drenurilor de colectare să funcționeze și când docul este inundat.-

3. De acord și cu observațiile proiectantului extern ing. Gutkin I.N. cu excepția debitului maxim admisibil care trebue să fie de 500 mc/h și nu de 1000 - 1200 mc./h. Debitul de 1000 - 1200 mc/h nu intră în caracteristicile tehnice ale docului ci reprezintă un coef. de siguranță pentru situații neprevăzute până la luarea unor măsuri speciale de aduceree dcurilor la caracteristicile normale și economice de exploatare.-

Debitul max. admis pe fiecare tub controlat trebue să fie astfel încît să nu deverseze peste radierul docului.-

4. La tuburile de pe bajoniere nu există posibilitatea introducerii unei galeți de 20 litri.-

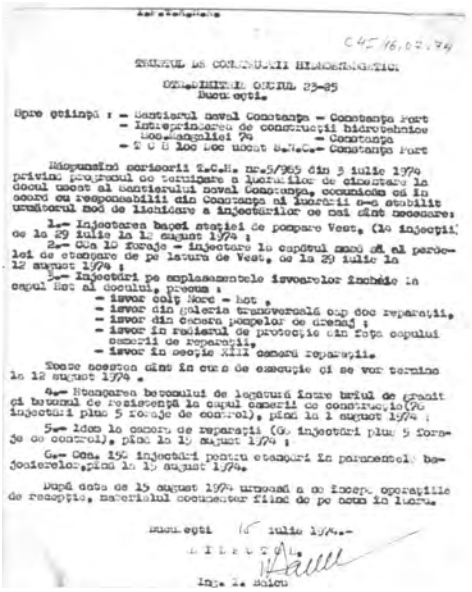
5. Marcarea puțurilor de control se va face prin etichete de alamă pantografiate.-

Rugăm a rezolva prin documentație observațiile noastre.-

DIRECTOR,
ing. Fuiorea Dumitru

COORDONATOR DEZVOLTARE,
ing. Codreanu Gh.

Fig. 202d. La comandamentul nr. 42/21.05.1974, S.N. C-ta a prezentat observațiile transmise la IPTANA Buc. privind instrucțiunile pentru verificarea și întreținerea sistemului de drenare și colectare a apei subterane infiltrate la docul uscat de la S.N. Constanța. Scrisoarea cuprinzând observațiile este semnată de Dir. Ing. D. Fuiorea și Ing. Gh. Codreanu.



C45/16.07.74

TERMENUL DE CONSTRUCTII HIDROTEHNICE
...ERPRINDEREA DOCURILOR 23-25
Bucuresti

Spre stiință : - Șantierul naval Constanța - Constanța Port
- Întreprinderea de construcții hidrotehnice
Docurilor 24 - Constanța
- S C H Doc Docul uscat S.N.C-ta- Constanța Port

Răspunsînd scrisorii S.C.H. nr.5/965 din 3 iulie 1974 privind programul de terminare a lucrărilor de cimentare la docul uscat al Șantierului naval Constanța, comunicăm că în acord cu responsabilii din Constanța ai lucrării s-a stabilit următorul mod de lichidare a injectărilor ce mai sînt necesare:

1.- Injectarea bagă stației de pompare Vest, (10 injecții) de la 29 iulie la 12 august 1974 ;
2.- Cîte 10 foraje - injectare la capătul nord al al pardoselei de etanșare de pe latura de Vest, de la 29 iulie la 12 august 1974 ;
3.- Injectări pe amplasamentele izvoarelor închise în capul Nord al docului, precum :
- izvor colț Nord - Est ,
- izvor din galeria transversală cap doc reparații,
- izvor din camera pompelor de drenaj ;
- izvor în radierul de protecție din fața capului camerii de reparații,
- izvor în cheie XIII camera reparațiilor.

Toate acestea sînt în curs de execuție și se vor termina la 12 august 1974 .

4.- Etanșarea bercoului de legătură între brațul de gradit și butoiul de racordare la capul camerii de reparație,(9 injectări plus 5 foraje de control), până la 1 august 1974 ;

5.- Idem la camera de reparații (6 injectări plus 5 forje de control), până la 15 august 1974 ;

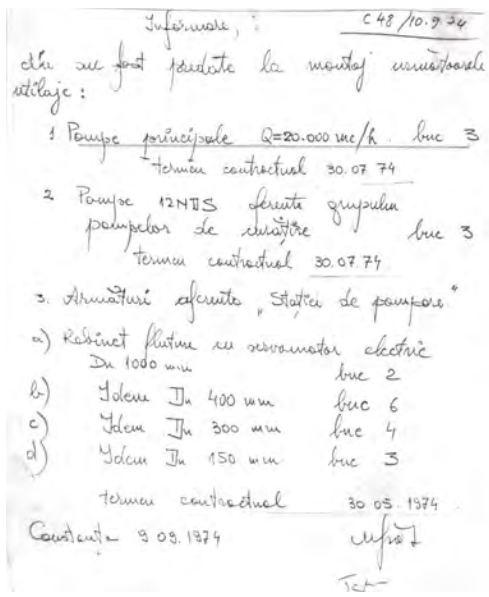
6.- Cca. 15 injectări pentru etanșări în paramentele bejoanelelor,până la 15 august 1974.

După data de 15 august 1974 urmează a se face operațiile de recepție, materialul documentar fiind de pe acum în lucru.

București 15 iulie 1974.

Ing. I. Șoicu

Fig. 203d. La comandamentul nr. 45/16.07.1974, IPTANA Buc. a prezentat programul pentru terminarea cimentării la docurile uscate S.N.C-ta.



Informare, C48/10.9.74

Cu ocazia lucrărilor de montaj următoarele utilaje :

1. Pompe principale Q=20.000 mc/h buc 3
Termen contractual 30.07.74

2. Pompe 12NIIS dotate grupului pompelor de înălțare buc 3
Termen contractual 30.07.74

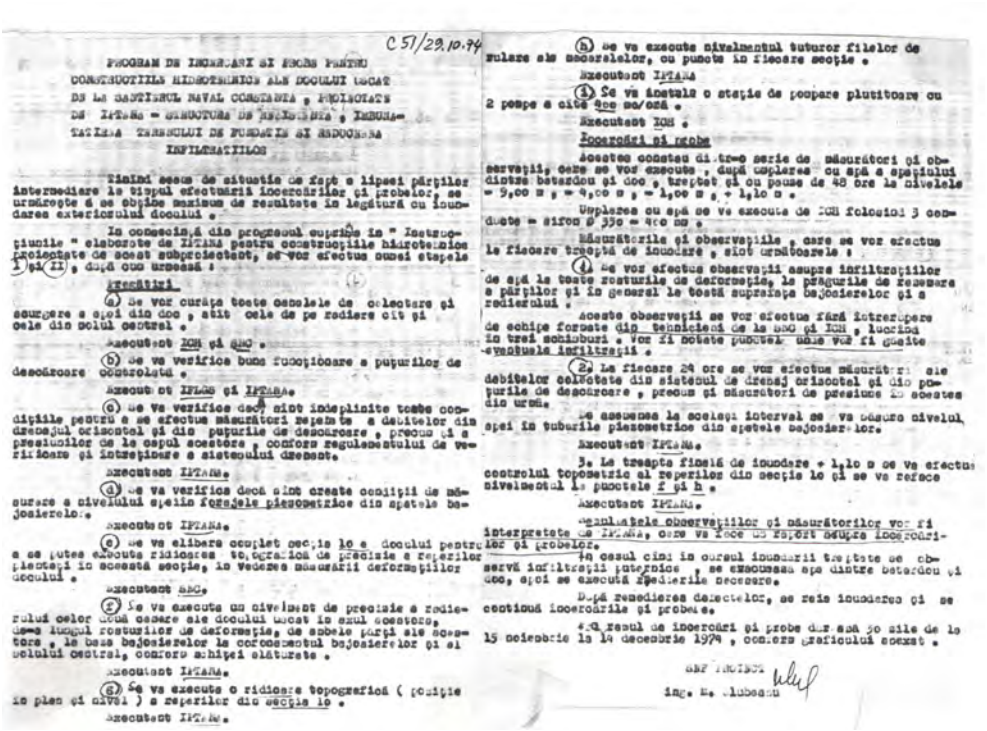
3. Armături aferente „Stației de pompare"

a) Robinet fluture cu servomotor electric Dn 1000 mm buc 2
b) Idem Dn 400 mm buc 6
c) Idem Dn 300 mm buc 4
d) Idem Dn 150 mm buc 3

Termen contractual 30.05.1974

Constanța 9.09.1974

Fig. 204d. La comandamentul nr. 48/10.09.1974, ICH C-ta prin Dir. Ing. L. Toringhihel a prezentat lista cu echipamentele lipsă (pompe și armături) la montaj în camera pompelor de la docurile uscate.



C 51/29.10.74

PROGRAM DE INCERCARI SI PROBE PENTRU CONSTRUCTIILE HIDROTEHNICE ALE DOCULUI USCAT DE LA SANTIERUL NAVAL CONSTANTA , PROIECTATE DE IPTANA - SUCURSALA DE PROIECTARE , INCERCARILE TEHNOLOGICE DE FUNDARE SI REZISTENTA

INTRODUCERE

Tinand seama de situatia de fapt a lipsei părților intermediare la timpul efectuării încercărilor și probelor, se urmărește a se obține maximum de rezultate în legătură cu înmuierea exterioarului docului .

In concepția din programul expirat în " Instrucțiunile " elaborate de IPTANA pentru construcțiile hidrotehnice proiectate de acest subproiectant, se vor efectua numai etapele I și II, după cum urmează :

Incercări

(a) Se vor curăța toate canalele de colectare și asigurare a apei din doc , atât cele de pe radiere cât și cele din golul central .

Executant ICH și SMC .

(b) Se va verifica buna funcționare a pușurilor de descărcare controlată .

Executant IPTANA și IPTANA.

(c) Se va verifica dacă sînt îndeplinite toate condițiile pentru a se efectua măsurători repetate a debitelor din drenajul orizontal și din pușurile de descărcare , precum și a presiunilor de la capul acestora , conform regulamentului de verificare și întreținere a sistemului drenant.

Executant IPTANA.

(d) Se va verifica dacă sînt create condiții de măsurare a nivelului apelor freatice piezometrice din spatele bejoslerelor.

Executant IPTANA.

(e) Se va elibera complet secția Io a docului pentru a se putea executa ridicarea topografică de precizie a reperilor plantați în această secție, în vederea măsurării deformațiilor docului .

Executant SMC.

(f) Se va executa un nivelment de precizie a radierului celor două case ale docului uscat în sens longitudinal, de-a lungul rosturilor de deformație, de ambele părți ale acestora , la baza bejoslerelor la corpul central bejoslerelor și al golului central, conform schiței alăturate .

Executant IPTANA.

(g) Se va executa o ridicare topografică (poziție în plan și nivel) a reperilor din secția Io .

Executant IPTANA.

(h) Se va executa nivelmentul tuturor firelor de rulare ale macaralelor, cu puncte în fiecare secție .

Executant IPTANA

(i) Se va instala o stație de pompare plutitoare cu 2 pompe a cîte 400 mc/oră .

Executant ICH .

Incercări și probe

Acestea constau din trei serie de măsurători și observații, care se vor executa , după umplerea cu apă a spațiului dintre batardou și doc , inițial și cu pauze de 48 ore la nivelele - 9,00 m , - 4,00 m , - 1,10 m .

Umplerea cu apă se va executa de ICH folosind 3 conducte - sifon Ø 350 - 400 mm .

Măsurătorile și observațiile , care se vor efectua la fiecare treaptă de înundare , sînt următoarele :

(1) Se vor efectua observații asupra infiltrațiilor de apă la toate rosturile de deformație, la pragurile de rezemare a părților și în general la toată suprafața bejoslerelor și a radierului .

Aceste observații se vor efectua fără întrerupere de echipe formate din tehnicieni de la SMC și ICH , lucrînd în trei schimburi . Vor fi notate punctele unde vor fi găsite eventuale infiltrații .

(2) La fiecare 24 ore se vor efectua măsurători ale debitelor colectate din sistemul de drenaj orizontal și din pușurile de descărcare , precum și măsurători de presiune în aceste din urmă.

La aceleași interval se va măsura nivelul apei în tuburile piezometrice din spatele bejoslerelor.

Executant IPTANA.

3. La treapta finală de înundare + 1,10 m se va efectua controlul topometric al reperilor din secția Io și se va reface nivelmentul la punctele f și h .

Executant IPTANA.

Concluziile observațiilor și măsurătorilor vor fi interpretate de IPTANA, care va face în scris despre încercări și probele.

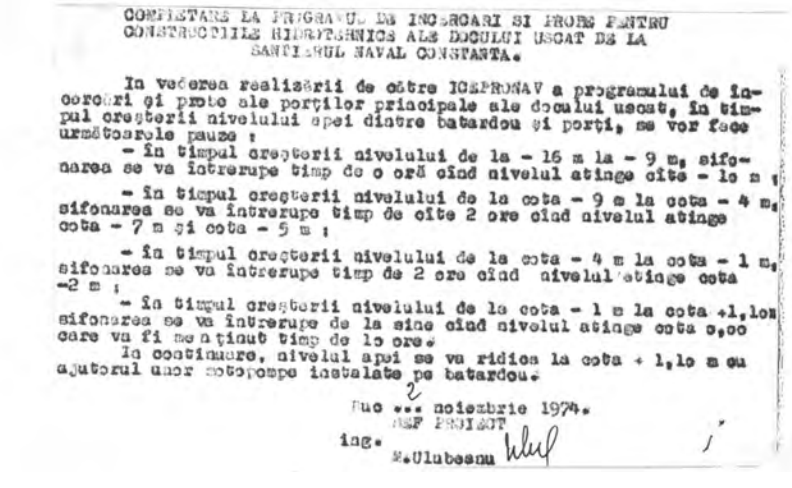
In cazul cînd în cursul înundării trepte se observă infiltrații puternice , se evacuează apa dintre batardou și doc, apoi se execută remedierile necesare.

După remedierea defectelor, se reia înundarea și se continuă încercările și probele.

Ca rezultat de încercări și probe dar așa zile de la 15 noiembrie la 14 decembrie 1974 , conform graficului anexat .

ŞEF PROIECT
ing. M. Ulubeanu

Fig. 205d. La comandamentul nr. 51/29.10.1974, IPTANA Buc. prin Șeful de proiect, Ing. M. Ulubeanu a prezentat Programul de încercări și probe pentru construcțiile hidrotehnice ale docurilor uscate de la S.N. Constanța.



COMPLETARE LA PROGRAMUL DE INCERCARI SI PROBE PENTRU CONSTRUCTIILE HIDROTEHNICE ALE DOCULUI USCAT DE LA SANTIERUL NAVAL CONSTANTA.

In vederea realizării de către ICEPRONAV a programului de încercări și probe ale porților principale ale docului uscat, în timpul creșterii nivelului apei dintre batardou și porți, se vor face următoarele pauze :

- în timpul creșterii nivelului de la - 16 m la - 9 m, sifonarea se va întrerupe timp de o oră cînd nivelul atinge cîte - 10 m ;
- în timpul creșterii nivelului de la cota - 9 m la cota - 4 m, sifonarea se va întrerupe timp de cîte 2 ore cînd nivelul atinge cota - 7 m și cota - 5 m ;
- în timpul creșterii nivelului de la cota - 4 m la cota - 1 m, sifonarea se va întrerupe timp de 2 ore cînd nivelul atinge cota -2 m ;
- în timpul creșterii nivelului de la cota - 1 m la cota +1,10 m sifonarea se va întrerupe de la sine cînd nivelul atinge cota 0,00 care va fi menținut timp de 10 ore.

In continuare, nivelul apei se va ridica la cota + 1,10 m cu ajutorul unor motopompe instalate pe batardou.

Bucureşti ... noiembrie 1974.
ŞEF PROIECT
ing. M.Ulubeanu

Fig. 206d. La data de 2 noiembrie 1974, IPTANA Buc., prin Șeful de proiect, Ing. M. Ulubeanu a transmis și o completare la programul de încercări și probe la docurile uscate de la S. N. C-ta.

Lucrările la bajoaierul doc-reparații avansează rapid. Echipa de fierari-betoniști a lui Aurel Stanca (foto stînga) țese cu tenacitate și migală chingile de oțel ale viitorului doc. În foto dreapta, echipa de sudori condusă de Ion Cătescu lucrează la cuplările secțiilor de bordaj la mineralierul de 55 mii tone.

Fig. 136f. 2 fotografii cu text, publicate în ziarul „Dobrogea Nouă” din data de 13 sept. 1973, care arata că mineralierul de 55.000 tdw s-a executat de S.N. C-ta în paralel cu lucrările de investiții (în stg. ICH C-ta execută docul uscat iar în dr. S.N. C-ta execută nava de 55.000 tdw).

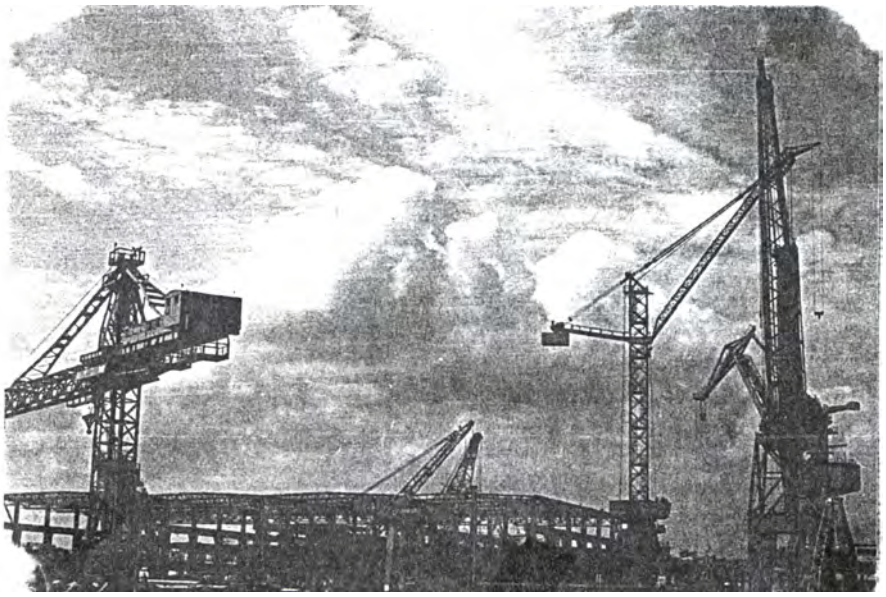
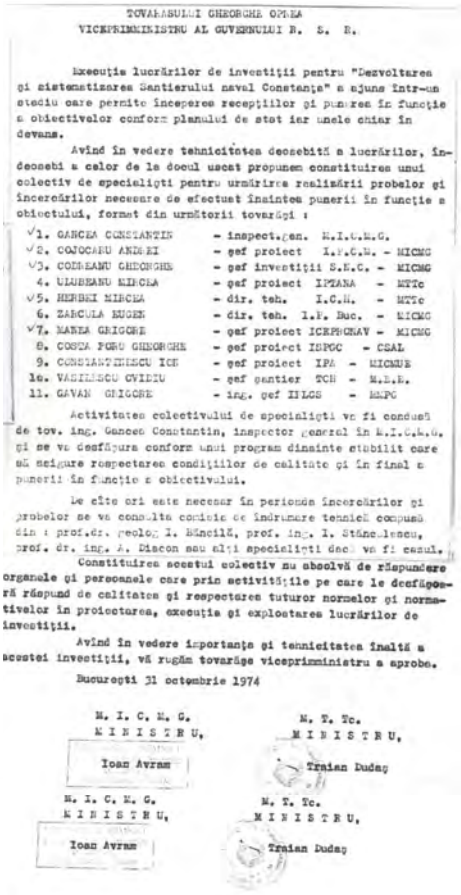


Fig. 137f. Foto din sept. 1973: În stânga, montajul halei de construcții corp nave iar în dreapta primele 2 macarale (una de 50 tf și una de 120 tf), construite la S.N. C-ta.



TOVARĂȘULUI GHEORGHE OPREA
VICEPRIM-MINISTRU AL GUVERNULUI R. S. R.

Execuția lucrărilor de investiții pentru "Dezvoltarea și sistematizarea Șantierului naval Constanța" a ajuns într-un stadiu care permite începerea recepțiilor și punerea în funcție a obiectivelor conform planului de stat iar unele chiar în devans.

Avînd în vedere tehnicitatea deosebită a lucrărilor, îndeosebi a celor de la docul uscat propunem constituirea unui colectiv de specialiști pentru urmărirea realizării probelor și încercărilor necesare de efectuat înaintea punerii în funcție a obiectului, format din următorii tovarăși :

1. GANCEA CONSTANTIN - inspect.gen. M.I.C.M.G.
2. COJOCARU ANDREI - șef proiect I.P.C.N. - MICMG
3. CODREANU GHEORGHE - șef investiții S.N.C. - MICMG
4. ULUBEANU NICOLA - șef proiect IPTANA - MTTc
5. HERBEI MIRCEA - dir. teh. I.C.H. - MTTc
6. ZABCULA EUGEN - dir. teh. I.P. Buc. - MICMG
7. MANEA GRIGORE - șef proiect ICRPHCNAV - MICMG
8. COSTA PERU GHEORGHE - șef proiect ISPGC - CSAL
9. CONSTANTINESCU ION - șef proiect IPA - MICMUE
10. VASILESCU OVIDIU - șef șantier TCH - M.I.E.
11. GAVAN GRIGORE - ing. șef ILGS - MLPG

Activitatea colectivului de specialiști va fi condusă de tov. ing. Gancea Constantin, inspector general în M.I.C.M.G. și se va desfășura conform unui program dinainte stabilit care să asigure respectarea condițiilor de calitate și în final a punerii în funcție a obiectivului.

De cîte ori este necesar în perioada încercărilor și probelor se va consulta comisia de îndrumare tehnică compusă din : prof.dr. geolog I. Băncilă, prof. ing. I. Stănculescu, prof. dr. ing. A. Dincon sau alți specialiști dacă va fi cazul.

Constituirea acestui colectiv nu absolvă de răspundere organele și persoanele care prin activitățile pe care le desfășoară răspund de calitatea și respectarea tuturor normelor și normativelor în proiectarea, execuția și exploatarea lucrărilor de investiții.

Avînd în vedere importanța și tehnicitatea înaltă a acestei investiții, vă rugăm tovarășe viceprimministru a aproba.

București 31 octombrie 1974

M. I. C. M. G.
M I N I S T R U,
Ioan Avram

M. T. Tc.
M I N I S T R U,
Traian Dudaș

M. I. C. M. G.
M I N I S T R U,
Ioan Avram

M. T. Tc.
M I N I S T R U,
Traian Dudaș

Fig. 207d. Scrisoarea semnată la data de 31 oct. 1974 de miniștrii I. Avram (MICMG) și T. Dudas (MTTc) prin care au cerut aprobarea Viceprim-ministrului Gh. Oprea pentru numirea comisiei de specialiști în vederea efectuării probelor de recepție și darea în funcțiune a obiectivelor prevăzute în proiectul „Dezvoltarea și sistematizarea S.N. Constanța”. Din Comisia de recepție a făcut parte și Ing. Gh. Codreanu, Ing. Șef Investiții la S.N. C-ta.

T E L E X

C 51/29.10.74 C A T R E ,
I.C.H. CONSTANTA

016277 ..6NOE 1974

Atenționez din nou asupra executării escavațiilor de la batardoul docului uscat, care nu se realizează conform indicațiilor date de proiectant.

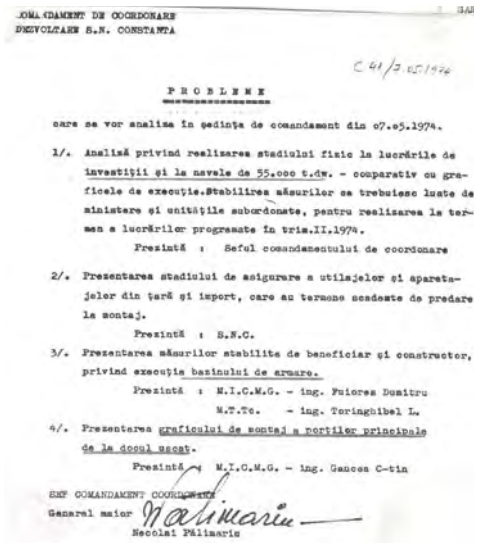
Există pericol de rupere a batardoului din cauza îngustării lui, ca urmare a escavațiilor care se execută prea aproape de palplanșele metalice.

Luați măsurile ce se impun pentru asigurarea coeficientului de siguranță necesar, deoarece o eventuală rupere a batardoului ar însemna o catastrofă.

SEFUL COMANDAMENTULUI DE COORDONARE,
GENERAL MAIOR,
Neculai Palimariu.

Constanța - 06.11.1974.

Fig. 208d. Șeful Comandamentului de coordonare, Gen. maior N. Palimariu a atenționat ICH Constanța pentru respectarea prevederilor din proiect privind modul de demolare a batardoului. Atenționarea s-a făcut la data de 06.11.1974.



COMANDAMENT DE COORDONARE
DEZVOLTARE S.N. CONSTANTA

C 41/7.05.1974

PROBLEME

care se vor analiza în ședința de comandament din 07.05.1974.

1/. Analiză privind realizarea stadiului fizic la lucrările de investiții și la navele de 55.000 t.dw. - comparativ cu graficele de execuție. Stabilirea măsurilor ce trebuiesc luate de ministere și unitățile subordonate, pentru realizarea la termen a lucrărilor programate în trim.II.1974.
Prezintă : Șeful comandamentului de coordonare

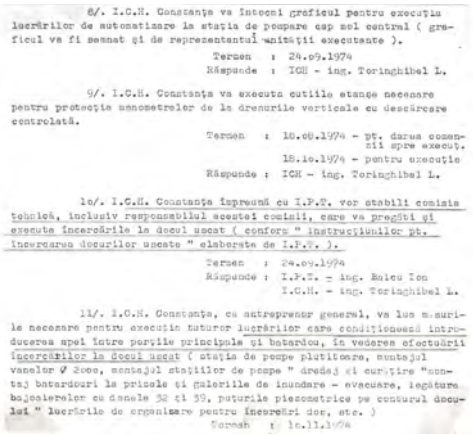
2/. Prezentarea stadiului de asigurare a utilajelor și aparatajelor din țară și import, care au termene scadente de predare la montaj.
Prezintă : S.N.C.

3/. Prezentarea măsurilor stabilite de beneficiar și constructor, privind execuția bazinului de armare.
Prezintă : M.I.C.M.G. - ing. Fuiorea Dumitru
M.T.Tc. - ing. Toringhibel L.

4/. Prezentarea graficului de montaj a portilor principale de la docul uscat.
Prezintă : M.I.C.M.G. - ing. Gancea C-tin

ȘEF COMANDAMENT COORDONATOR
Generalul maior Nicolai Pălimariu

Fig. 199d. Problemele analizate la comandamentul nr. 41/07.05.1974, privind stadiul de execuție al investiției și al navei de 55.000 tdw la S.N. C-ta.



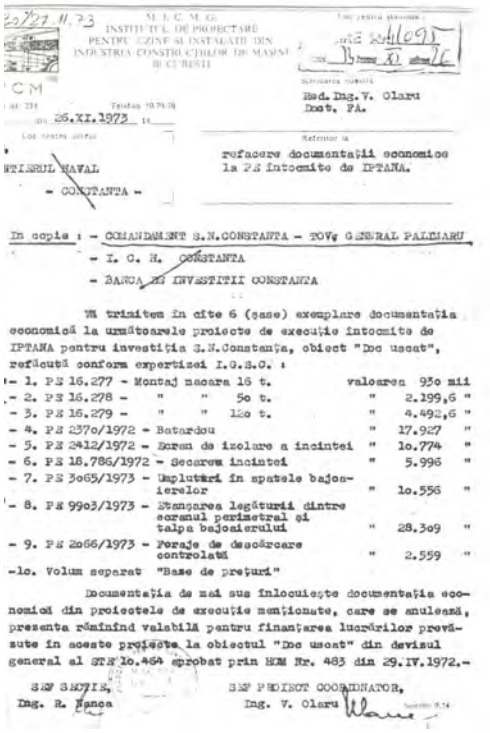
6/. I.C.H. Constanța va întocmi graficul pentru execuția lucrărilor de automatizare la stația de pompare cap sol central (graficul va fi semnat și de reprezentanții unității executante).
Termen : 24.09.1974
Răspunde : ICH - ing. Toringhibel L.

9/. I.C.H. Constanța va executa cutitle etanșe necesare pentru protecția manometrelor de la drenurile verticale cu descărcare controlată.
Termen : 10.09.1974 - pt. darsa comenzii spre execuț.
10.10.1974 - pentru execuție
Răspunde : ICH - ing. Toringhibel L.

10/. I.C.H. Constanța împreună cu I.P.T. vor stabili comisia tehnică, inclusiv responsabilul acesteî comisii, care va pregăti și executa încercările la docul uscat (conform " instrucțiunilor pt. încercarea docurilor uscate " elaborate de I.P.T.).
Termen : 24.09.1974
Răspunde : I.P.T. - ing. Bulcu Ion
I.C.H. - ing. Toringhibel L.

11/. I.C.H. Constanța, ca antreprenor general, va lua măsurile necesare pentru execuție tuturor lucrărilor care condiționează introducerea apei între porțile principale și batardou, în vederea efectuării încercărilor la docul uscat (stația de pompe plutitoare, montajul vanelor Ø 2000, montajul stațiilor de pompe " dreaj și curățire "montaj batardouri la prizele și galeriile de inundare - evacuare, legăturile bajoanelor cu dunele 32 și 39, puțurile piezometrice pe conturul docului " lucrările de organizare pentru încercări dar, etc.)
Termen : 10.11.1974

Fig. 200d./Extras din hotărârea comandamentului nr. 48/10.09.1974 cu sarcini pentru ICH C-ta și IPT. Buc.



M.I.C.M.G.
INSTITUTUL DE PROIECTARE PENTRU UZINE SI INSTALATII DIN INDUSTRIA CONSTRUCTIILOR DE MASINI BUCUREȘTI

Telefon 10.79.20

Nr. 28.XI.1973

Red. Ing. V. Olaru
Dnst. PA.

Referitor la
refacere documentații economice la PS întocmite de IPTANA.

ȘANTIERUL NAVAL
- CONSTANȚA -

În copie : - COMANDAMENT S.N.CONSTANȚA - TOVș GENERAL PĂLIMARU
- I. C. H. CONSTANȚA
- BANCA DE INVESTIȚII CONSTANȚA

Vă trimitem în cîte 6 (șase) exemplare documentația economică la următoarele proiecte de execuție întocmite de IPTANA pentru investiția S.N.Constanța, obiect "Doc uscat", refăcută conform expertizei I.C.S.C. :

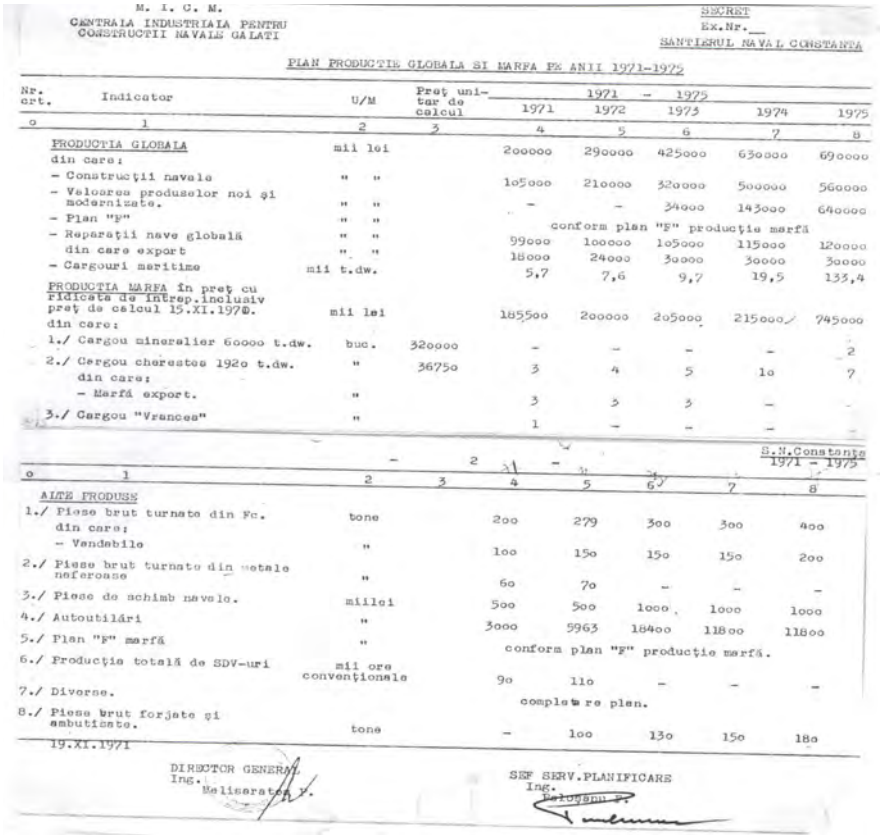
- 1. PS 16.277 - Montaj macara 16 t.		valoarea	930 mii
- 2. PS 16.278 - " " 50 t.		"	2.199,6 "
- 3. PS 16.279 - " " 120 t.		"	4.492,6 "
- 4. PS 2370/1972 - Batardou		"	17.927 "
- 5. PS 2412/1972 - Zăvor de izolare a incintei		"	10.774 "
- 6. PS 18.786/1972 - Secțiune incintei		"	5.996 "
- 7. PS 3065/1973 - Umpluturi în spatele bajoanelor		"	10.556 "
- 8. PS 9903/1973 - Etanșarea legăturii dintre cornul perimetral și talpa bajoanelorului		"	28.309 "
- 9. PS 2066/1973 - Foraje de descărcare controlată		"	2.559 "
-10. Volum separat "Bază de prețuri"			

Documentația de mai sus înlocuiește documentația economică din proiectele de execuție menționate, care se anulează, prezenta rămînînd valabilă pentru finanțarea lucrărilor prevăzute în aceste proiecte la obiectul "Doc uscat" din devizul general al ȘTN Nr.464 aprobat prin HCM Nr. 483 din 29.IV.1972.-

ȘEF SECȚIE,
Ing. R. Gancea

ȘEF PROIECT COORDONATOR,
Ing. V. Olaru

Fig. 201d. La comandamentul nr. 30/27.11.1973, IPCM Bucureşti a prezentat refacerea documentației economice a proiectelor de execuție întocmite de IPTANA Buc. Documentul prezentat este semnat de Șef proiect coordonator, Ing. V. Olaru.



M. I. C. M.
CENTRALA INDUSTRIALA PENTRU CONSTRUCTII NAVALE GALATI

SECRET
Ex.Nr.__
SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

PLAN PRODUCTIE GLOBALA SI MARFA PE ANII 1971-1975

Nr. crt.	Indicator	U/M	Preț unitar de calcul	1971	1972	1973	1974	1975
0	1	2	3	4	5	6	7	8
	PRODUCTIA GLOBALA	mii lei		200000	290000	425000	630000	690000
	din care:							
	- Construcții navale	" "		105000	210000	320000	500000	560000
	- Valoarea produselor noi și modernizate.	" "		-	-	34000	143000	64000
	- Plan "F"	" "		conform plan "F" producție marfă				
	- Reparații nave globală	" "		99000	100000	105000	115000	120000
	din care export	" "		18000	24000	30000	30000	30000
	- Cargouri maritime	mii t.dw.		5,7	7,6	9,7	19,5	133,4
	PRODUCTIA MARFA în preț cu ridicata de întrep.inclusiv preț de calcul 15.XI.1970.	mii lei		185500	200000	205000	215000	745000
	din care:							
	1./ Cargou mineralier 60000 t.dw.	buc.	320000	-	-	-	-	2
	2./ Cargou cherestea 1920 t.dw.	"	36750	3	4	5	10	7
	din care:							
	- Marfă export.	"		3	3	3	-	-
	3./ Cargou "Vrancea"	"		1	-	-	-	-

S.N.Constanța 1971 - 1975

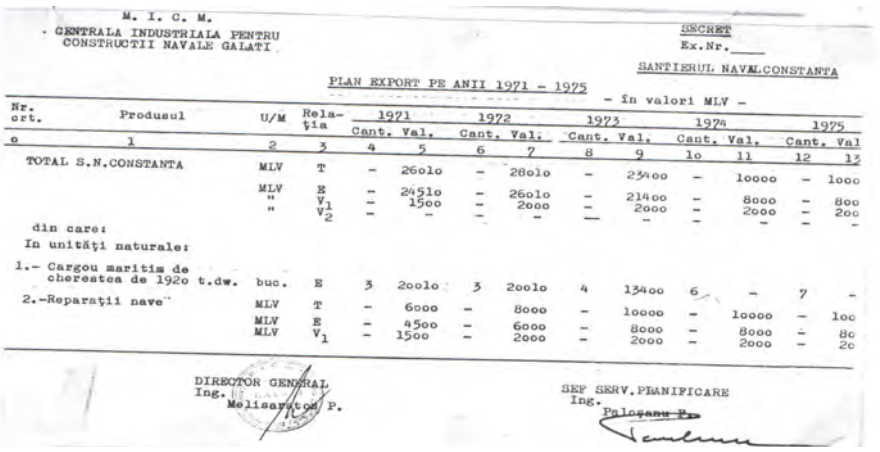
o	1	2	3	4	5	6	7	8
	ALTE PRODUSE							
	1./ Piese brut turnate din Fc.	tone		200	279	300	300	400
	din care:							
	- Vendabile	"		100	150	150	150	200
	2./ Piese brut turnate din metale neferoase	"		60	70	-	-	-
	3./ Piese de schimb navale.	mii lei		500	500	1000	1000	1000
	4./ Autoutilări	"		3000	5963	18400	11800	11800
	5./ Plan "F" marfă	"		conform plan "F" producție marfă.				
	6./ Producția totală de SDV-uri	mii ore convenționale		90	110	-	-	-
	7./ Diverse.			complet re plan.				
	8./ Piese brut forjate și ambutisate.	tone		-	100	130	150	180

19.XI.1971

DIRECTOR GENERAL
Ing. Melisarato P.

SEF SERV.PLANIFICARE
Ing. Paloganu P.

Fig. 216d. Planul de producție globală și marfă pentru S.N. C-ta în anii 1971 – 1975, transmis de CIN Galați („secret") la data de 19.11.1971.



M. I. C. M.
CENTRALA INDUSTRIALA PENTRU CONSTRUCTII NAVALE GALATI

SECRET
Ex.Nr.____
SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

PLAN EXPORT PE ANII 1971 - 1975

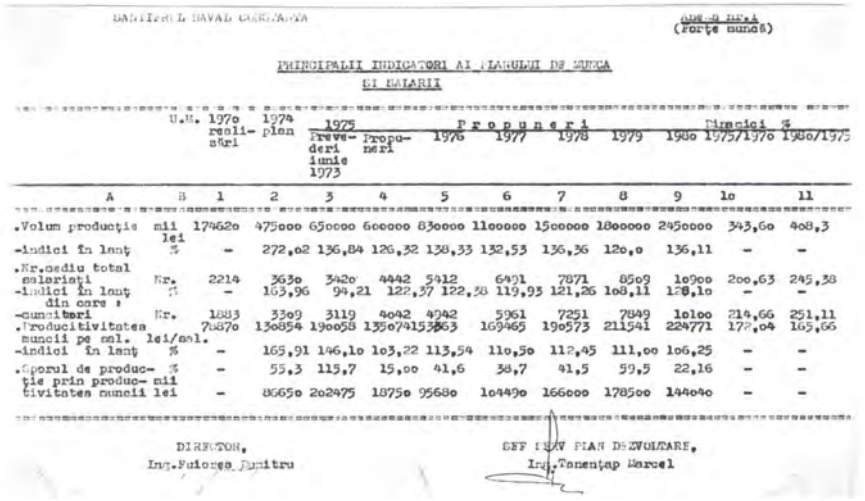
- în valori MLV -

Nr. crt.	Produsul	U/M	Relația	1971 Cant.	1971 Val.	1972 Cant.	1972 Val.	1973 Cant.	1973 Val.	1974 Cant.	1974 Val.	1975 Cant.	1975 Val.
o	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	TOTAL S.N.CONSTANTA	MLV	T	-	26010	-	28010	-	23400	-	10000	-	1000
		MLV	E	-	24510	-	26010	-	21400	-	8000	-	800
		"	V_1	-	1500	-	2000	-	2000	-	2000	-	200
		"	V_2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	din care:												
	In unități naturale:												
1.-	Cargou maritim de cherestea de 1920 t.dw.	buc.	E	3	20010	3	20010	4	13400	6	-	7	-
2.-	Reparații nave	MLV	T	-	6000	-	8000	-	10000	-	10000	-	100
		MLV	E	-	4500	-	6000	-	8000	-	8000	-	80
		MLV	V_1	-	1500	-	2000	-	2000	-	2000	-	20

DIRECTOR GENERAL
Ing. Melisarato P.

SEF SERV.PLANIFICARE
Ing. Paloganu P.

Fig. 216d. Planul de export pentru S.N.C-ta în anii 1971 – 1975, transmis de CIN Galați.



ŞANTIERUL NAVAL CONSTANŢA (forţe muncă)

PRINCIPALII INDICATORI AI PLANULUI DE MUNCA ŞI SALARII

	U.M.	1970 realizări	1974 plan	1975 Prevederi lunie 1973	1975 Propuneri	1976	1977	1978	1979	1980	Dinamici % 1975/1970	1980/1975
A	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
.Volum producţie	mii lei	174620	475000	650000	600000	830000	1100000	1500000	1800000	2450000	343,60	408,3
-indici în lanţ	%	-	272,02	136,84	126,32	138,33	132,53	136,36	120,0	136,11	-	-
.Nr.mediu total salariaţi	Nr.	2214	3630	3420	4442	5412	6491	7871	8509	10900	200,63	245,38
-indici în lanţ	%	-	163,96	94,21	122,37	122,38	119,95	121,26	108,11	128,10	-	-
din care :												
-muncitori	Nr.	1883	3309	3119	4042	4942	5961	7251	7849	10100	214,66	251,11
.Productivitatea muncii pe sal.	lei/sal.	78870	130854	190058	135074	153363	169465	190573	211541	224771	172,04	165,66
-indici în lanţ	%	-	165,91	146,10	103,22	113,54	110,50	112,45	111,00	106,25	-	-
.Sporul de producţie prin productivitatea muncii	% mii lei	-	55,3	115,7	15,00	41,6	38,7	41,5	59,5	22,16	-	-
		-	86650	202475	18750	95680	104490	166000	178500	144040	-	-

DIRECTOR,
Ing.Fulonga Dumitru

ŞEF SERV PLAN DEZVOLTARE,
Ing.Tanenţap Marcel

Fig. 217d. Planul forţelor de muncă (propuneri și dinamici) al S.N. C-ta pentru anii 1975 – 1980.

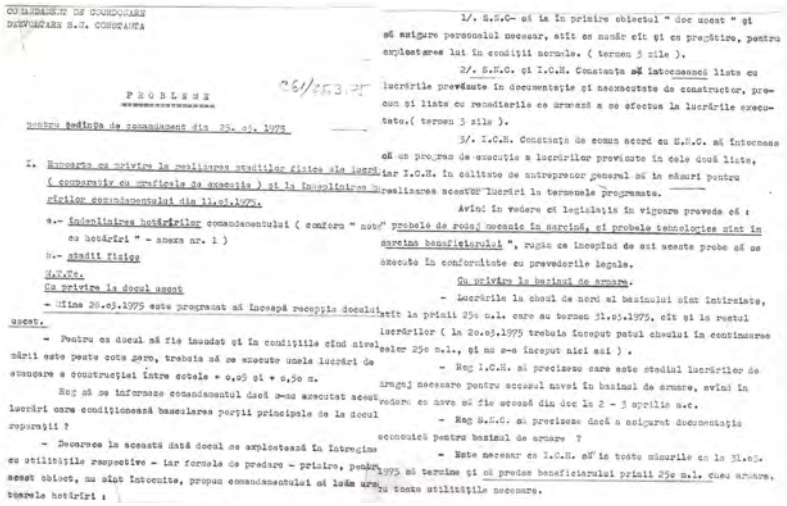
Fig. 150f. În foto: Imagine din depozitul de laminate al S.N. C-ta construit de T.C. Ind. C-ta. Depozitul de laminate a fost recepţionat la data de 28 dec. 1974.

Fig. 151f. În foto: Centrala de aer comprimat din S.N. C-ta, construită de T.C. Ind. C-ta și recepţionată la data de 30 dec. 1974.

În luna ian. 1975 s-au făcut ultimele măsurători tensiometrice la porți iar în luna martie 1975 s-a dezafectat batardoul care și-a făcut datoria timp de 3 ani, cât a trebuit constructorilor să execute docurile uscate. ***La data de 26 Mar. 1975 (ultimul Comandament militar, nr. 61, condus cu profesionalism și exigență de experimentatul General N. Palimariu) docul uscat de la S. N. Constanța a fost recepționat*** (vezi 213d, 219d, 224d). La data de **26 aprilie 1975** s-a recepționat **bazinul de armare** pentru navele de mare tonaj iar ***la data de 29 aprilie 1975, primul mineralier de 55.000 tdw a fost lansat la apă.*** În prezența șefului statului, a unei numeroase suite de miniștri (M.I.C.M., MTTc, M.C. Ind. etc.), conducerile Județului Constanța, ale C.I.N. Galați, S. N. Constanța, Icepronav Galați, I.P.C.M. Buc. IPTANA, I.C.H. Constanța, T.C. Ind. Constanța, Portului Constanța etc., a miilor de muncitori, ingineri, tehnicieni și maiștri care au realizat docurile uscate și nava de mare tonaj, ***docul uscat de reparații a fost inundat până la nivelul Mării Negre și prima navă de mare tonaj construită în România, mineralierul de 55.000 tdw, a primit botezul mării și un nume istoric „TOMIS”*** (vezi 149f). În bazinul de armare nava a fost echipată și pregătită pentru efectuarea probelor de recepție. Comisia de predare a lucrărilor a fost fixată prin decizia semnată de directorul **Ing. D. Fuiorea** (vezi 214d). După efectuarea probelor de mare și recepția finală cu obținerea Certificatului de Clasă din partea Registrului Naval Român, la data de **30 iunie 1975 nava a fost livrată la Navrom Constanța.**

Mineralierul de 55.000 tdw destinat transportului de mărfuri în vrac (cereale, cărbuni, minereu de fier, fosfați etc.) **a fost proiectat de Icepronav Galați** și are următoarele caracteristici: lungime totală: **220 m**, lățime: **32,2 m**, înălțimea de construcție: **17m**, pescajul: **12,4 m**, viteza navei: **15,5 Nd**. Nava a fost echipată cu un motor principal de **tip Cegielski Sulzer 1/6 RND 90/155, 17400 CP/122 rot/min**. În cadrul anului de garanție acordat de șantier, conform contractului, în primul voiaj de exploatare a mineralierului de 55.000 tdw „Tomis”, ca inginer de garanție a plecat cu nava **Ing. A. Sabău**, Șeful Serv. Producție la S. N. Constanța. Prezenți la bord, mecanicii și electricienii de garanție bine pregătiți, au asigurat o bună exploatare a navei.

În ritm susținut s-au desfășurat și lucrările de execuție a mineralierului nr. 2, la care montajul în docul uscat de construcții a început la 15 mai 1974 iar la 20 august 1975, nava a fost lansată la apă. Reporterul **Maria Turcareasa** a consemnat evenimentul lansării la apă a mineralierului de 55.000 tdw nr. 2 „**Bocșa”**, în ziarul „Dobrogea Nouă”/21 august 1975, menționând*:„timpul de execuție ne spunea **Ing. Ervant Concegulian** coordonatorul constructor al mineralierului, a fost redus cu 4 luni față de cel al „Tomis”-ului…. Această realizare a fost posibilă prin trecerea de la tehnologia „ocolită”, folosită la construcția primei nave, la cea directă. Dar un aport deosebit l-au avut oamenii cu hărnicia și priceperea lor, cu experiența căpătată la prima navă”.*



COMANDAMENTUL DE CONSTRUCŢII
DESCĂRCARE S.N. CONSTANŢA

61/25.3.75

P R O B L E M E

pentru şedinţa de comandament din 25. 03. 1975

I. Măsurile ce privesc la realizarea obiectivelor fixate ale lucrări (comparativ cu graficele de execuţie) şi la îndeplinirea hotărîrilor comandamentului din 11.03.1975.

a.- Îndeplinirea hotărîrilor comandamentului (conform " note cu hotărîri " - anexa nr. 1)

b.- Atribuţii fixate

I.C.H.C.

Cu privire la docul uscat

- Până la 20.03.1975 este programat să începă recepţia docului uscat.

- Pentru ca docul să fie inundat şi în condiţiile cînd nivelul mării este peste cota zero, trebuia să se execute unele lucrări de etanşare a construcţiei între cotele + 0,95 şi + 0,50 m.

Rog să se informeze comandamentul dacă s-au executat aceste lucrări care condiţionează bascularea porţii principale de la docul reparaţii ?

- Deoarece la această dată docul se exploatează în întregime cu utilităţile respective - iar formele de predare - primire, pentru acest obiect, nu sînt întocmite, propun comandamentului să lase urmă toarele hotărîri :

1/. S.N.C- să ia în primire obiectul " doc uscat " şi să asigure personalul necesar, atît cu număr cît şi cu pregătire, pentru exploatarea lui în condiţii normale. (termen 3 zile).

2/. S.N.C. şi I.C.H. Constanţa să întocmească liste cu lucrările prevăzute în documentaţie şi necesitate de constructor, precum şi liste cu remedierile ce urmează a se efectua la lucrările executate.(termen 3 zile).

3/. I.C.H. Constanţa de comun acord cu S.N.C. să întocmească un program de execuţie a lucrărilor prevăzute în cele două liste, iar I.C.H. în calitate de antreprenor general să ia măsuri pentru realizarea acestor lucrări în termenele programate.

Având în vedere că legislaţia în vigoare prevede că : probele de recepţie necesare în sarcină, şi probele tehnologice sînt în sarcina beneficiarului ", rugăm ca începînd de azi aceste probe să se execute în conformitate cu prevederile legale.

Cu privire la bazinul de armare.

- Lucrările la cheul de nord al bazinului sînt întîrziate, astfel la primii 25o m.l. care au termen 31.03.1975, cît şi la restul lucrărilor (la 20.03.1975 trebuia început patul cheului în continuarea celor 25o m.l., şi nu s-a început nici azi) .

- Rog I.C.H. să precizeze care este stadiul lucrărilor de dragaj necesare pentru accesul navei în bazinul de armare, având în vedere că nava să fie scoasă din doc la 2 - 3 aprilie a.c.

- Rog S.N.C. să precizeze dacă a asigurat documentaţia economică pentru bazinul de armare ?

- Este necesar ca I.C.H. să ia toate măsurile ca la 31.03. 1975 să termine şi să predea beneficiarului primii 25o m.l. chei armare, cu toate utilităţile necesare.

Fig. 213d. Problemele puse de Gen. mr. N. Palimăriu la comandamentul nr. 61/25.03.1975 (ultimul) privind recepţia docurilor uscate şi predarea primilor 250 ml de cheu de armare. S-au dat sarcini şi termene de ducere la îndeplinire pentru MTTc, I.C.H. C-ta şi S.N. C-ta.

Dimensiunile principale ale navei de 55.000 tdw : L=220 m.,B=32,2m,H=17m, v=15,5Nd,motor principal tip Cegielski/Sulzer1/6RND 90/155,17.400CP/122

Fig. 149f. Foto din data de 29 aprilie 1975: La S.N. C-ta s-a lansat la apă prima navă de mare tonaj, mineralierul de 55.000 tdw „Tomis". În imagine, nava este scoasă din docul uscat de reparaţii. În dreapta, pe cheu se vede macaraua de 120 tf nr. 1 cu care s-a făcut montajul navei în doc.

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

DECIZIE Nr.....094

din 11.04.1975.-

Pentru predarea lucrărilor la mineralierul TOMIS se impune următoarea comisie de predare:

1. Fuiorea Dtru	- director	- preşedinte
2. Dimeiu Gh.	- director th.	- vicepreşedinte
3. Buzatu Ctin	- ing. şef	- membru
4. Sabău A.	- Şef Serv. FPUP	- "
5. Plăcintă Vle	- Şef Secţia 1-a	- "
6. Constantinescu C.	- Şef Secţia 2-a	- "
7. Nadu Ivan	- Şef Secţ. 3-a	- "
8. Beoănală Nic.	- Şef atelier tubulat.	- "
9. Ierdănescu Th.	- " " electr.	- "
1o. Ienescu Traian	- " " vopsitorie	- "
11. Soupi Iosif	- Şef Biroul CTC	- "
12. Safta Ion	- Şef atelier proiect.	- "
13. Anghel Petre	- Responsabil inventare	- "
14. Uretu Ctin	- Şef Mecanic	- "
15. Cristea St.	- Şef Electrician	- "
16. Popescu Nic.	- Maistru	- "
17. Constantinescu N.	- Ing.	- "
18. Branea Petre	- "	- "
19. Niţă Vasile	- Specialist	- "
2o. Uzea Cezar	- Ing.	- "
21. Negeiţă Nic.	- Maistru	- "
22. Barbu Ion	- -"-	- "
23. Chirana Dtru	- C T C	- "
24. Frinou Ctin	- -"-	- "
25. Curtamet Sinan	- -"-	- "
26. Ilias Ferit	- -"-	- "
27. Hagiu Nic.	- -"-	- "
28. Telchei M.	- -"-	- "
29. Olinoiu Ion	- -"-	- "
3o. Pasou Nic.	- -"-	- "
31. Gheorghe Mircea	- Şef Secţ. schimb	- "
32. Daraban Aurel	- Şef Secţ.schimb	- "
33. Tau Cornel	- Ing.	- "
34. Miceară Vle	- Ing.	- "
35. Cenegulian Er.	- Ing.	- "
36. Retescu M.	- "	- "
37. Gărcuţă C.	- "	- "
38. Andreade P.	- "	- "
39. Bercea V.	- "	- "
4o. Patrichi Ilie	- "	- "

Comisia îşi va desfăşura activitatea începînd cu data de 14 aprilie 1975.

DIRECTOR
Ing. Fuiorea Dtru

214d/ Decizia S.N.C–ta din 11.04.1975 , cu numirea comisiei de predare a navei.

Fig. 214d. Decizia S.N. C-ta din 11.04.1975, cu numirea comisiei de predare a navei.

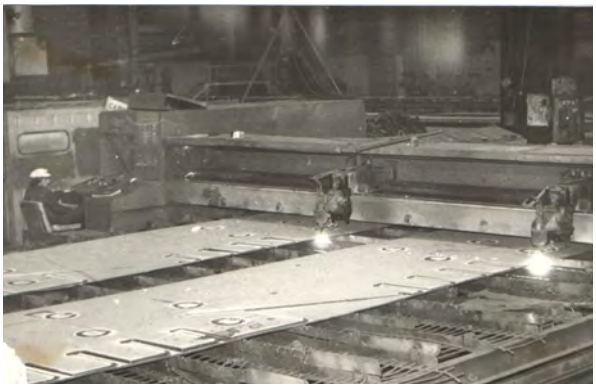


Fig. 156f. Foto din 1975, în hala de construcţii corp. Maşina automată de tip Logatomme (import Franţa), lucrează la debitarea tablelor pentru navele în construcţie.

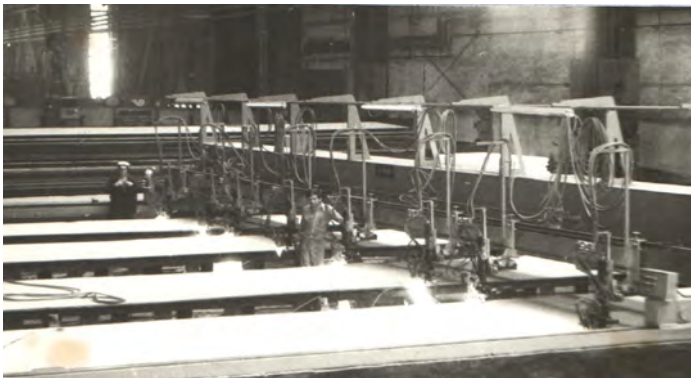


Fig. 157f. Foto din 1975, în hala de construcţii corp. Maşina automată de tip PSR 120 pentru debitarea lineară simultană a 4 table şi pregătirea totodată a marginilor pentru sudură pe linia de secţii plane tip ESAB.

Fig. 158. Foto din 1975, în hala de construcţii corp. Maşina automată de tip PSR 30 pentru debitat benzi de tablă.

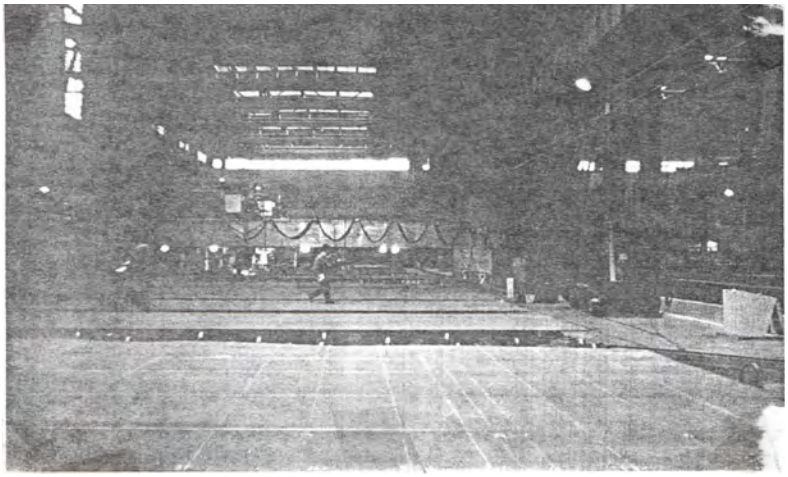


Fig. 159f. Foto din 1975 în hala de construcții corp. Linia mecanizată ESAB (import Suedia) pentru fabricația secțiilor plane de 300 t. Linia a fost pusă în funcțiune în luna dec. 1974.

Fig. 160f. Linia mecanizată ESAB. Tactul de sudare automată cu arce multiple, sub flux, a tablelor cap la cap.

Fig. 161f. Linia mecanizată ESAB. Tactul de sudat profile pe panou (sudură automată de colț cu arce multiple sub flux, pe ambele fețe ale profilului),

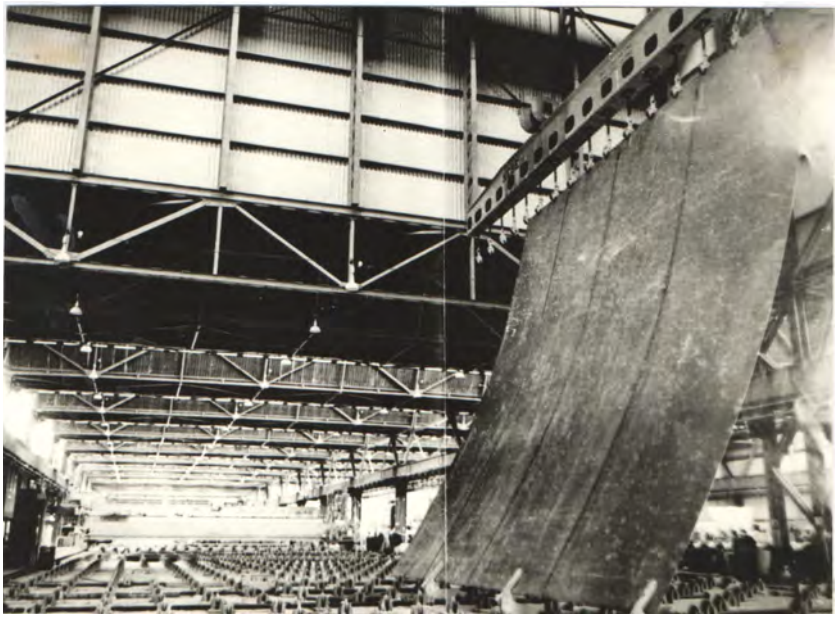


Fig. 162f. Linia mecanizată ESAB. Tactul de întoarcere a panoului de table în vederea sudării tablelor cap la cap, pe partea opusă. Manevra de răsturnare se face cu podul cu grindă, de 120 tf.

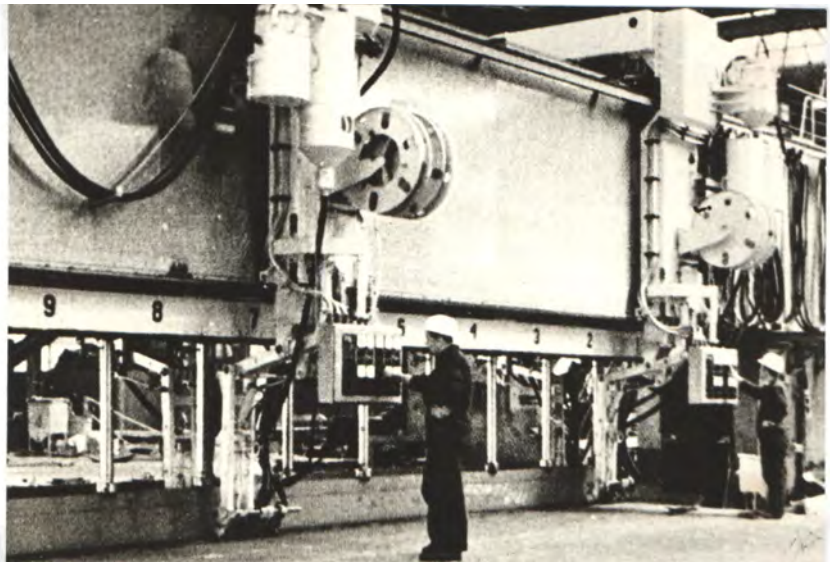
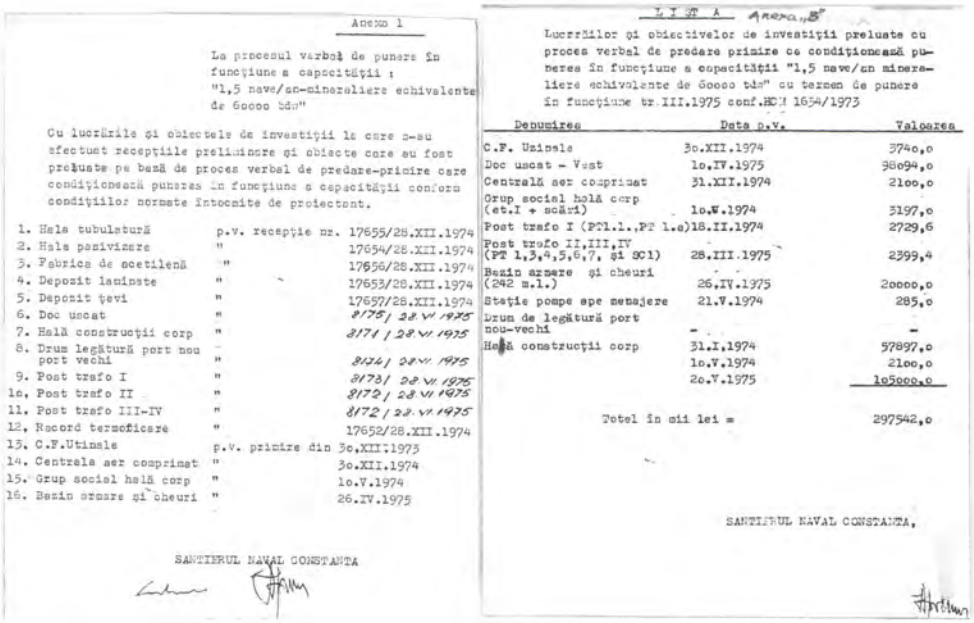


Fig. 163f. Linia mecanizată ESAB. Sudarea automată a profilelor pe panou cu 2 instalații (simultan).



Anexo 1

La procesul verbal de punere în funcțiune a capacității : "1,5 nave/an-mineraliere echivalente de 60000 tdw"

Cu lucrările și obiectele de investiții la care s-au efectuat recepțiile preliminare și obiecte care au fost preluate pe bază de proces verbal de predare-primire care condiționează punerea în funcțiune a capacității conform condițiilor normate întocmite de proiectant.

1. Hala tubulatură	p.v. recepție nr.	17655/28.XII.1974
2. Hala pasivizare	"	17654/28.XII.1974
3. Fabrica de acetilenă	"	17656/28.XII.1974
4. Depozit laminate	"	17653/28.XII.1974
5. Depozit țevi	"	17657/28.XII.1974
6. Doc uscat	"	8175 / 28.VI.1975
7. Hală construcții corp	"	8174 / 28.VI.1975
8. Drum legătură port nou port vechi	"	8134 / 28.VI.1975
9. Post trafo I	"	8173 / 28.VI.1975
10. Post trafo II	"	8172 / 28.VI.1975
11. Post trafo III-IV	"	8172 / 28.VI.1975
12. Record termoficare	"	17652/28.XII.1974
13. C.F.Utinsle	p.v. primire din	30.XII.1973
14. Centrala aer comprimat	"	30.XII.1974
15. Grup social hală corp	"	1o.V.1974
16. Bazin armare și cheuri	"	26.IV.1975

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

LISTA ANEXA „B"

Lucrărilor și obiectivelor de investiții preluate cu proces verbal de predare primire ce condiționează punerea în funcțiune a capacității "1,5 nave/an mineraliere echivalente de 60000 tdw" cu termen de punere în funcțiune tr.III.1975 conf.HCM 1654/1973

Denumirea	Data p.v.	Valoarea
C.F. Uzinele	30.XII.1974	3740,0
Doc uscat - Vest	1o.IV.1975	98094,0
Centrală aer comprimat	31.XII.1974	2100,0
Grup social hală corp (et.I + scări)	1o.V.1974	3197,0
Post trafo I (PT1.1.,PT 1.6)	18.II.1974	2729,6
Post trafo II,III,IV (PT 1,3,4,5,6,7, și SC1)	28.III.1975	2399,4
Bazin armare și cheuri (242 m.l.)	26.IV.1975	20000,0
Stație pompe ape menajere	21.V.1974	285,0
Drum de legătură port nou-vechi	-	-
Hala construcții corp	31.I.1974	57897,0
	1o.V.1974	2100,0
	2o.V.1975	1o5000,0
Total în mii lei =		297542,0

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA,

Fig. 219d. Obiective și lucrări de investiții (anexa I și „B") de la S.N. C-ta, recepționate preliminar și preluate cu procese verbale de predare-primire, ce condiționau punerea în funcțiune a capacității de 1,5 nave/an (mineraliere echivalente de 60.000 tdw), cu termen de punere în funcțiune Trim. III 1975 conform HCM 1634/1973. Documentele sunt semnate și de Ing. Gh. Codreanu, Ing. Șef investiții SNC.

Fig. 164f. Hală mecanică, atelierul de strungărie, S.N. C-ta. Prelucrarea liniilor de axe pentru navele de mare tonaj.

Fig. 144f, 145f și 146f. Fotografii din diverse faze de construcție a halei pentru Mecanic Șef și Sală de trasaj, în perioada 1973 – 1975.

Activitatea de construcții pentru realizarea seriei de nave mineralier de 55.000 tdw începuse să se desfășoare pe fluxurile tehnologice proiectate și iată cum același reporter (M. Turcareasa), la numai 2 zile de la lansarea la apă a navei nr. 2 „Bocșa", consemna în ziarul „Dobrogea Nouă"/22 august 1975 stadiul de execuție a mineralierelor nr. 3 „Bicaz" și nr. 4 „Bârlad":*„lucrările se derulează într-un ritm și mai înalt decât la primele 2 nave. Astfel, prin folosirea la întreaga capacitate a liniei mecanizate de sudat secții plane (ESAB), la care se lucrează în 3 schimburi, până la această dată, sunt realizate* ***asamblările*** *în proporție de aproximativ* ***60%*** *la nava* ***3*** *și* ***50%*** *la nava* ***4****, iar* ***montajul în doc*** *în procentaj de* ***30%*** *și respectiv* ***20%.***

La obținerea acestor realizări, ce aparțin sutelor de muncitori, maiștri, tehnicieni și ingineri din cadrul SNC, s-au evidențiat maistrul Ion Banica, șef atelier construcții corp, Petre Enache, maistru la linia mecanizată de sudat secții plane, Ionel Dinulescu, șef echipă, operator la mașina de debitat „Logatomme", echipele conduse de Marin Mazdrac și Costică Caragea, muncitorul Petre Coroiu și mulți alții".

Cum era și normal, la punerea în funcțiune a docurilor uscate și livrarea primei nave de mare tonaj construită la S. N. Constanța s-au apreciat foarte mult eforturile constructorilor de la I.C.H. și a navaliștilor constănțeni. Reușita simultană la termen, în 1975, a marii investiții și a mineralierului de 55.000 tdw nr. 1 „Tomis" a mulțumit pe toată lumea dar analizând mai târziu eficiența economică a tehnologiei „ocolite" impuse pentru construcția primei nave (datorită lipsei în șantier la acea dată a capacităților de producție specifice șantierelor de construcții navale) am constatat o scăzută productivitate a muncii, cicluri foarte lungi înregistrate pe fazele de construcție a navei, consumuri energetice crescute prin numărul mare de manevre cu macaraua de 120 tf pentru montajul în doc etc. Astfel, nava a fost realizată cu **un consum total de manoperă de 3.174.189 ore** față de realizările înregistrate la **nava de serie nr. 5 „Borsec" de numai 1.873.337 ore**, navă construită 2 ani mai târziu dar care a beneficiat parțial și de aplicarea tehnologiilor moderne de construcții și sudură de mare productivitate, folosind utilajele puse în funcțiune în noua hală de corp, inclusiv linia mecanizată de secții plane **(ESAB)** și folosirea macaralelor de capacitate maximă (2 x 480 tf) la montajul în docul de construcții.

Recepția obiectivelor de investiții la S. N. Constanța – etapa 1977 a continuat în ritm susținut. Comisia numită prin HCM nr. 565/19.V.1973 având ca președinte în prima parte pe **Ing. P. Melisaratos** (Dir. Gen. C.I.N. Galați) și în final pe **Ing. D. Nistor** (Adj. Ministru M.I.C.M.) și vice președinte **Ing. E. Marian** (Conf. Univ. la Institutul Politehnic Galați), s-a întrunit recepționând obiectivele după cum urmează: 28 iunie 1975 hala de construcții corp (recepție finală), platforme, hala Secției Mec.-Energ. și sala de trasaj, 28 dec. 1974, depozitul de laminate, hala de sablare-pasivizare, fabrica de acetilenă (125 mc/h), stația de compresoare, depozitul de țevi, hala de tubulatură și zincaj la cald, racord termoficare și CF uzinale, 18 febr. 1974, post trafo I, 10 mai 1974, grup social hala corp, 21 mai 1974, stație pompe ape menajere, 28 Mar. 1975 posturi trafo II, III și IV, (vezi 219d, 224d, 225d, 226d).

Pentru cazarea noilor serii de muncitori tineri angajați, la data de 26 sept. 1976 s-au dat în funcțiune încă 2 cămine de nefamiliști (608 locuri). Pentru asigurarea mesei calde la muncitori în 3 schimburi, pe lângă cantina existentă, la data de 29 sept. 1976 s-a recepționat cantina de 3.200/3 locuri, amenajată pe platforma de Sud-Est, în apropierea docurilor uscate (în fosta clădire a Bazei 3 Petrol). În anul 1978, Cantina restaurant a S. N. Constanța, organizată cu linii de autoservire și 10 unități (săli de mese, bufete, chioșcuri, crescătorie de porci, depozite frigorifice, magazii etc.) asigura zilnic mesele calde pentru 5.000 muncitori. Merită subliniat aportul șefului cantinei, Constantin Tudor, precum și bucătăresele M. Fatu, Olga Dobrin și altele. Pentru buna organizare și eficiență, în acel an s-a clasat pe locul II la un concurs cu cele 1.778 cantine din țară, dintre care 404 erau cantine restaurant.

După proiectul nr. 170/1974 întocmit de **I.P. Jud. Constanța** s-a construit deasupra triajului de căi ferate din port, **de la poarta 4 până la S. N. Constanța,** „**Pasajul pietonal de acces și parcajul în zona S. N. Constanța**", care a fost recepționat pe 28.XII.1978.

Cu capacitățile principale de producție realizate majoritar pentru activitatea de construcții nave de mare tonaj, în organigrama S. N. Constanța (întreprindere de gradul I) în 1974 s-a aprobat înființarea **Fabricii de Construcții Nave**, condusă de un Ing. Șef de Fabrică. Atunci, în această funcție a fost numit **Ing. C. Buzatu.**

4.3. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA (1975 – 1980)

- ***Construcția seriei de nave de 55.000 tdw și a primului mineralier de 65.000 tdw.***
- ***Construcția primelor nave petrolier de 150.000 tdw.***
- ***Punerea în funcțiune a macaralelor capră de 480 tf.***
- ***Construcția dragilor absorbant – refulante pentru canalul Dunăre – M. Neagră și a derocatoarelor pneumatice plutitoare pentru dezvoltarea portului Mangalia.***
- ***În 1980, S. N. Constanța a exportat primele nave de mare tonaj.***

După anul 1975 S. N. Constanța a început livrarea navelor din producția de serie, mineralierele de 55.000 tdw (nr. 2...11), după cum urmează: „**Bocșa"**, **„Bicaz"** și **„Bârlad"** în 1976, **„Borsec"** și **„Botoșani"** în 1977, **„Buziaș"** și **„Beiuș"** în 1978, **„Breaza"** în 1979, **„Ilona"** (export în **Japonia**) și **„Tomis Sea"** (export în **Hong Kong**) în anul 1980 (vezi 152f, 153f, 154f, 218d, 155f, 221d, 222d, 228d, 175f, 176f, 241d, 243d).

Trebuie să remarcăm faptul că noile dotări și tehnologii aplicate pe parcurs în fabricația acestor nave de serie, organizarea superioară a producției și dobândirea experienței personalului tehnic și de execuție, au avut un efect economic pozitiv în

activitatea șantierului. Astfel, pe parcursul execuției seriei de nave, manopera/navă a scăzut continuu de la **3.174.189** ore înregistrată la nava prototip **„Tomis"** (construită odată cu investiția și folosind tehnologia „ocolită"), la **1.815.224** ore la nava nr. 6, **1.732.982** ore la nava nr.8 și **1.450.790 ore la nava nr. 11 (vezi 241d). De asemenea ciclul de montaj în doc a scăzut** continuu, micșorându-se cu de peste 3 ori la ultima navă din serie. De remarcat ciclurile mai scurte cu 3-5 luni, realizate la navele montate în docul uscat de construcții, deservit de macaralele de 480 tf (la mineralierul de 55.000 tdw nr. 9, ciclul realizat a fost de 4 luni). Au scăzut simțitor și ciclurile de armare și probe datorită aplicării tehnologiilor de saturare pe platformă și în doc, a specializării echipelor de mecanici, electricieni, electroniști (pentru mașini și punte), tubulatori, lăcătuși, tâmplari, vopsitori etc. și controlori tehnici de calitate, coordonați de un corp de dispeceri (Ing. A. Daraban, Ing. E. Concegulian, Ing. Al. Stoian, Ing. C. Tărcuță, Ing. D. Popa, Ing. V. Nicoară, M. Cornea și alții), condus de **Ing. A. Sabău**, Șef Serv. Producție. De remarcat și asigurarea permanentă a asistenței tehnice din partea proiectanților și tehnologilor. De menționat organizarea, specializarea și menținerea de la o navă la alta a echipei de mecanici și electricieni pentru montajul agregatelor și efectuarea probelor de cheu și de mare. Exemplificăm mecanicii: Z. Pușcașu, Gheorghe Neagu, Gh. Sarla, C. Suciu, I. Ionescu, P. Giurgea, I. Simion, Nicolae Vlad, St. Lazăr, V. Fasie, Dobre Marin, Gh. Văduva etc., precum și electricienii: N. Popescu, St. Cristea, Barbu Virgil, Mircea Stelian, H. Târziu, M. Dinu și alții.

Macaraua capră de 480 tf nr. 1, import U.R.S.S. a sosit în șantier în luna martie 1975, fiind transportată cu o navă (construcția metalică a grinzilor principale, picioare etc. fiind livrată sub formă de secții). Asamblarea grinzilor și montajul pe căile de rulare au fost executate în premieră (era cea mai mare macara din tara!) de **Lotul Constanța al Șantierului 13 Montaj București al Centralei de Construcții pentru C.F.**, lucrările fiind conduse de inginerul **E. Voiculescu** (vezi 209d, 210d, 211d, 148f). La data de 3 noiembrie 1975, ziarul „Dobrogea Nouă" scria pe prima pagină: ***„Ieri, la Șantierul Naval din Constanța, o premieră tehnică absolută pe țară, un colos de 1.000 tone, ridicat la 65,5 m, faza finală a montajului celei mai mari macarale de până acum din România".***

Articolul este însoțit și de o fotografie din timpul ridicării unei grinzi principale.

Macaraua de 480 tf nr. 1 a fost pusă în funcțiune la **29 iunie 1976.** Pentru documentarea și specializarea personalului tehnic și de execuție în vederea construcției petrolierului de 150.000 tdw, în anul 1975, din dispoziția ministrului I. Avram, 2 grupe de ingineri, tehnicieni și maiștri au fost trimise pentru o perioada de 3 săptămâni în Spania la **Bilbao** și la Șantierul Naval din **El Ferol.**

La data de **29 dec. 1975**, în noua hală modernă echipată cu utilaje de înaltă tehnicitate și productivitate, **s-au debitat pe mașina automată PSR -120, primele table pentru construcția petrolierului nr. 1 de 150.000 tdw** (vezi 157f).

„Bocșa" — a doua navă de 55.000 tdw, a fost lansată, ieri, la apă

În momentul inaugural al lansării la apă a mineralierului „Bocșa". Foto : Al. BÎLU

Fig. 152f. În foto, mineralierul de 55.000 tdw. Nr. 2 „Bocșa", lansat la apă din docul de construcții, în ziua de 20.08.1975. Fotografia și festivitatea de la S.N. C-ta au fost prezentate în „Dobrogea Nouă" la data de 21.08. 1975.

Construcția mineralierelor 3 și 4 de 55.000 tdw avansează conform graficelor

În docul de reparații se realizează montarea secțiil or. Foto : Virginia CIOROBEA

Fig. 153f. Foto și text publicat în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 22.08.1975. La S.N. C-ta, în docul uscat de reparații, se profilează corpul mineralierului de 55.000 tdw. nr. 3.

Panou de onoare

Printre miile de constructori navali constănțeni găsești, cum e firesc, și foarte numeroși frunțași, iar dintre aceștia, fotoreporterul nostru, Virginia Ciorobea, a ales patru : maistrul principal Petre Dima, de la secția I navală, ing. Vasile Plăcintă, șeful acestei secții, Ion Bănică, șeful atelierului de construcții corp-nave, și Ștefan Cristea, maistru principal electrician, unii dintre cei mai apreciați oameni din întreprindere, pentru priceperea și destoinicia de care dau dovadă. În prezent, întregul colectiv de la S.N.C. dă bătălia pentru grăbirea montajului la alte două mineraliere de 55.000 tdw și face pregătiri intense pentru începerea lucrărilor la primul petrolier de 150.000 tdw — „Independența" — o nouă etapă, superioară, în bogata cronică a dezvoltării industriei construcțiilor navale în România socialistă.

M. M.

154f. Panou de onoare publicat în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 11 sept. 1975, în care sunt prezentați specialiști din S.N. C-ta. În foto, de la stg. la dr. sunt: Petre Dima, Ing. Mircea Gheorghe, șeful secției I-a navală, Ion Bănică și Ștefan Cristea. *Observație:* În textul reporterului, din greșeală, este menționat numele precedentului șef de secție, Ing. Vasile Plăcintă, care montase în doc primul mineralier de 55.000 tdw dar care, din păcate, a decedat cu câteva luni înainte de această fotografie. Deci, în foto este noul Șef de secție, Ing. Mircea Gheorghe care l-a înlocuit pe Ing. V. Plăcintă (decedat).

11/. M.T.Tc. va numi un inginer coordonator, care să se ocupe permanent atît de pregătirea lucrărilor de montaj cît și de executarea montajului macaralei de 480 tf.

Termen : urgent
Răspunde : M.T.Tc. - CCCF - ing. Lup Ioan

12/. M.T.Tc. prin C.C.C.F. va preda șefului comandamentului graficul de montaj al macaralei de 480 tf.

Termen : 25.11.1974
Răspunde : MTTc - C.C.C.F.- ing- Lup Ioan

13/. M.T.Tc. prin C.C.C.F. va asigura pentru pregătirea lucrărilor de montaj a macaralei de 480 tf., următoarele :
- una sonetă în stare de funcționare
- una mașină de sablat
- grupurile necesare de sudură

Termen : 25.11.1974
Răspunde : MTTc - CCCF - ing. Lup Ioan

14/. M.T.Tc. prin C.C.C.F. va întocmi împreună cu S.N. Constanța schema asplasării subansamblelor macaralelor de 480 tf, atît în vederea depozitării cît și în vederea executării montajului.

Termen : 18.11.1974
Răspunde : M.T.Tc. - CCCF - ing. Lup Ioan
S.N. Constanța - ing. Fulorea D.

15/. M.T.Tc. prin C.C.C.F. împreună cu I.P.C.M. vor concilia devizul de montaj pentru macaraua de 480 tf., în vederea introducerii documentației în bancă.

Termen : 25.11.1974
Răspunde : M.T.Tc. - CCCF - ing. Lup Ioan
IPCM - ing. Cojocaru Andrei

16/. M.T.Tc. - va asigura utilajele, dispozitivele și materialele necesare pentru începerea montajului macaralei de 480 tf.

Termen : 15.12.1974
Răspunde : MTTc - CCCF - ing- Lup Ioan

Fig. 209d. Extras din Hotărârea comandamentului Nr. 52/12.11.1974 privind măsurile și termenele de execuție pentru montarea și darea în funcțiune a macaralei capră de 480 tf.

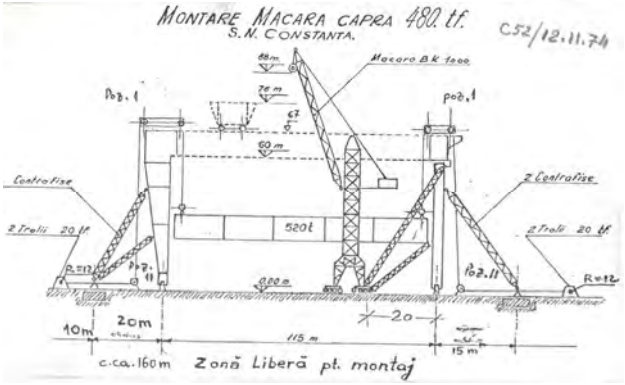
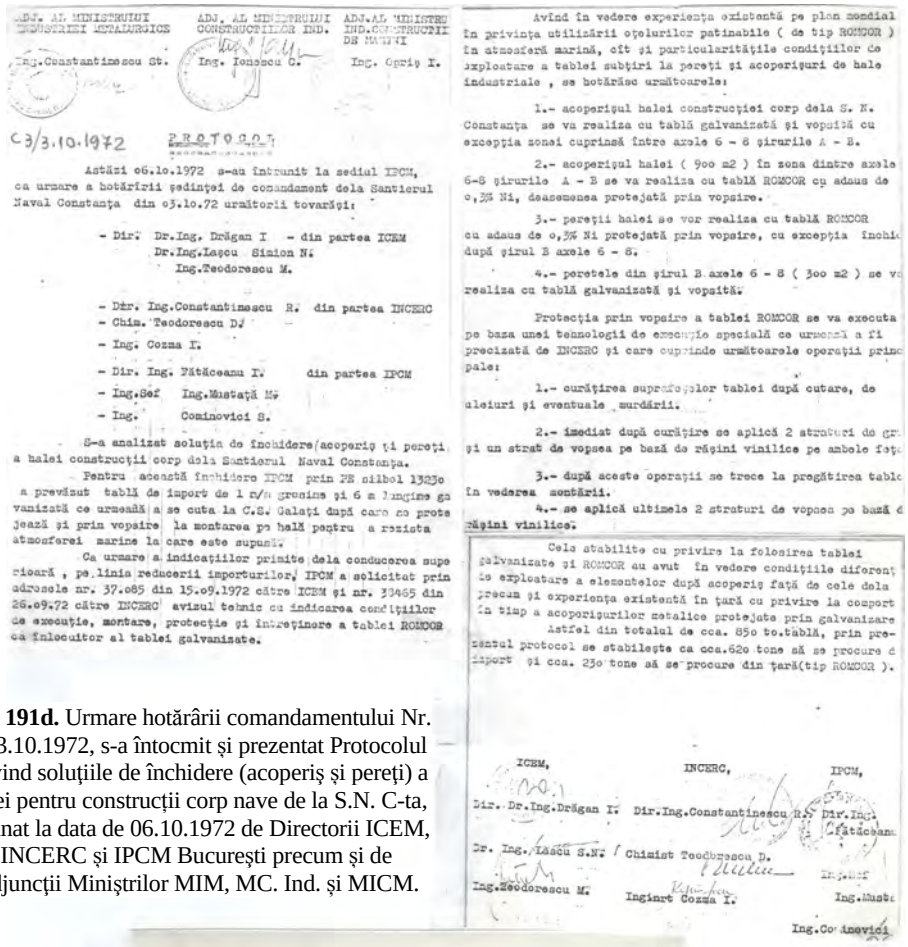


Fig. 210d. Schița de montaj a macaralei capră de 480 tf la S.N. Constanța.

Fig. 147f. Hală de tubulatură a S.N. C-ta, construită de T.C. Ind. C-ta și recepționată la data de 28 dec. 1974.



ADJ. AL MINISTRULUI CONSTRUCȚIILOR IND. — ADJ.AL MINISTRU IND.CONSTRUCȚII DE MAȘINI

Ing.Constantinescu St. — Ing. Ionescu C. — Ing. Oprițoiu I.

C3/3.10.1972 PROTOCOL

Astăzi 06.10.1972 s-au întrunit la sediul IPCM, ca urmare a hotărîrii ședinței de comandament dela Șantierul Naval Constanța din 03.10.72 următorii tovarăși:

- Dir. Dr.Ing. Drăgan I - din partea ICEM
  Dr.Ing.Iașcu Simion N.
  Ing.Teodorescu M.
- Dir. Ing.Constantinescu R. din partea INCERC
- Chim. Teodorescu D.
- Ing. Cozma I.
- Dir. Ing. Pătăceanu I. din partea IPCM
- Ing.Șef Ing.Mustață M.
- Ing. Cominovici S.

S-a analizat soluția de închidere/acoperiș și pereți a halei construcții corp dela Șantierul Naval Constanța.

Pentru această închidere IPCM prin PE sibiul 13250 a prevăzut tablă de import de 1 m/m grosime și 6 m lungime ga vanizată ce urmează a se cuta la C.S. Galați după care se prote jează și prin vopsire la montarea pe hală pentru a rezista atmosferei marine la care este supusă.

Ca urmare a indicațiilor primite dela conducerea supe rioară, pe linia reducerii importurilor, IPCM a solicitat prin adresele nr. 37.085 din 15.09.1972 către ICEM și nr. 33465 din 26.09.72 către INCERC avizul tehnic cu indicarea condițiilor de execuție, montare, protecție și întreținere a tablei ROMCOR ca înlocuitor al tablei galvanizate.

Avînd în vedere experiența existentă pe plan mondial în privința utilizării oțelurilor patinabile (de tip ROMCOR) în atmosferă marină, cît și particularitățile condițiilor de exploatare a tablei subțiri la pereți și acoperișuri de hale industriale , se hotărăsc următoarele:

1.- acoperișul halei construcției corp dela S. N. Constanța se va realiza cu tablă galvanizată și vopsită cu excepția zonei cuprinsă între axele 6 - 8 șirurile A - B.

2.- acoperișul halei (900 m2) în zona dintre axele 6-8 șirurile A - B se va realiza cu tablă ROMCOR cu aduas de o,3% Ni, deasemenea protejată prin vopsire.

3.- pereții halei se vor realiza cu tablă ROMCOR cu aduas de o,3% Ni protejată prin vopsire, cu excepția închi după șirul B axele 6 - 8.

4.- peretele din șirul B axele 6 - 8 (300 m2) se va realiza cu tablă galvanizată și vopsită.

Protecția prin vopsire a tablei ROMCOR se va executa pe baza unei tehnologii de execuție specială ce urmează a fi precizată de INCERC și care cuprinde următoarele operații princ pale:

1.- curățirea suprafețelor tablei după cutare, de uleiuri și eventuale murdării.

2.- imediat după curățire se aplică 2 straturi de gr și un strat de vopsea pe bază de rășini vinilice pe ambele fe

3.- după aceste operații se trece la pregătirea tabl în vederea montării.

4.- se aplică ultimele 2 straturi de vopsea pe bază d rășini vinilice.

Cele stabilite cu privire la folosirea tablei galvanizate și ROMCOR au avut în vedere condițiile diferen de exploatare a elementelor după acoperiș față de cele dela pereți precum și experiența existentă în țară cu privire la comport în timp a acoperișurilor metalice protejate prin galvanizare

Astfel din totalul de cca. 850 to.tablă, prin pre zentul protocol se stabilește ca cca.620 tone să se procure d import și cca. 230 tone să se procure din țară(tip ROMCOR).

ICEM, INCERC, IPCM,

Dir. Dr.Ing.Drăgan I. Dir.Ing.Constantinescu R. Dir.Ing. Pătăceanu

Dr. Ing. Iașcu S.N. Chimist Teodorescu D.

Ing.Teodorescu M. Ingenart Cozma I. Ing.Musta

Ing.Co inovici

Fig. 191d. Urmare hotărârii comandamentului Nr. 3/03.10.1972, s-a întocmit și prezentat Protocolul privind soluțiile de închidere (acoperiș și pereți) a halei pentru construcții corp nave de la S.N. C-ta, semnat la data de 06.10.1972 de Directorii ICEM, INCERC și IPCM București precum și de Adjuncții Miniștrilor MIM, MC. Ind. și MICM.

Fig. 133f. Hala de construcții corp nave, la sfârșitul anului 1973, în faza de execuție a acoperișului și închiderilor laterale.

2 NOIEMBRIE 1975 | „DOBROGEA NOUA" 4 PAGINI, 30 BANI

Ieri, la Șantierul naval din Constanța, o premieră tehnică absolută pe țară

Un colos de 1.000 tone, ridicat la 65,5 metri

Faza finală a montajului celei mai mari macarale de pînă acum din România

— Troliile unu, trei, doi, patru, vira!

Oțelul cablurilor vibrează înăbușit și uriașa grindă principală saltă de pe pontiii de susținere, lunecînd lin în sus, de-a lungul picioarelor, către înălțimea finală de la care își va prelua sarcinile curente în activitatea Șantierului naval constănțean.

Macaraua-gigant, cîntărind 2.700 de tone, cea mai mare din țară, se apropie de

și-au împărțit emoțiile dar și reușita ridicării la înălțimea de 65,5 metri a primului tronson de 500 tone al uriașei grinzi principale care cîntărește 1.000 de tone. În curînd se va putea trece la ridicarea grinzii-surori, la montarea celor trei cirlige de forță, care vor putea purta fiecare o greutate de 160 de tone.

— A fost, poate, cea mai grea încercare din cîte am trecut pînă acum, ne mărturisește inginerul Emil Voiculescu. E prima montare, prima ridicare de acest fel din țară. Și sîntem fericiți că am reușit. Fiindcă punerea în funcțiune a

Nicolae FĂTU
Foto: I. BUNGAU

(Continuare în pag. 2—3)

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

- S I T U A Ț I A -
realizării investițiilor la SN Constanța în cincinalul 1971 - 1975.-

- în mii lei -

a)Totel investiții	Plan Total	Plan C+M	Realizat Total	Realizat C+M
1971	112.4oo	84.5oo	83.897	56.o6o
1972	185.ooo	151.ooo	159.o7o	122.798
1973	588.9oo	434.5oo	658.494	5o7.o71
1974	558.596	287.2oo	481.932	291.262
1975	334.7oo	128.92o	3o4.5oo	1o8.5oo
Total	1.779.596	1o86.12o	1687.893	1.o85.691
b)din care : "Dezvoltarea și sistematizarea SNC etapa 1977"aprobată prin HCM 1634/1973.				
1971	67.5oo	6o.2oo	43.178	38.5o8
1972	152.5o2	135.547	136.154	11o.188
1973	57o.5oo	422.5oo	643.117	498.154
1974	346.796	283.7oo	478.928	288.2o2
1975	3o2.ooo	122.42o	282.ooo	1o2.42o
Total	1.639.298	1o24.367	1578.377	1.o37.472

ȘEF BIROU INVESTIȚII,
Ing.Nicolescu Ian

Fig. 212 d. Situația realizării investițiilor la S.N. Constanta în perioada 1971 – 1975.

Fig. 211d și 148f. Fragment de text și foto publicate în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 02.11.1975, când la S. N. C-ta, Șantierul 13 Montaj Buc. al Centralei de Construcții C.F a montat macaraua capră de 480 tf nr. 1. Macaraua a fost pusă în funcțiune în luna iunie 1976 iar pe data de 22 iulie 1976, a introdus în docul uscat de construcții primele blocuri de corp la nava petrolier de 150.000 tdw nr. 1.

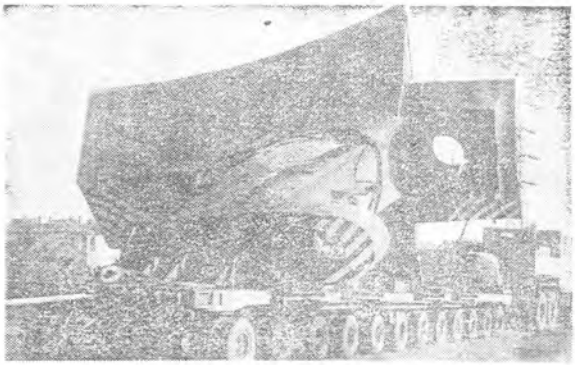
Execuția petrolierului a beneficiat de aplicarea sudurii mecanizate executate cu instalațiile din hala de construcții corp, folosirea liniei mecanizate de fabricat secții plane (**ESAB)**, de asemenea de fasonarea tablelor groase la presa de 1.000 tf și valt-abkantul de 2.000 tf, transportul secțiilor de 300 – 400 tone pe platforma cu **auto-trailere 2 x 200 tone** și montajul în doc cu macaraua de **480 tf**. La data de **22 iulie 1976 s-au montat în docul uscat de construcții cu macaraua capră de 480 tf primele blocsecții de performanță (cca 400 tone) de la petrolierul de 150.000 tdw** (vezi 167f). La data de **10 febr. 1977**, cu un trailer special, încadrat pe șosea în convoi, conform procedurilor aplicate în cazul transporturilor agabaritice, s-a adus de la **I.M.G. București,** pintenul cârmei în greutate de cca. **150 tone**, o piesă din oțel turnat, completată cu o structură din tablă groasă sudată în zona de cuplare cu osatura navei (vezi 220d, 165f, 166f). **Piesa avea o lungime de 12 m, lățimea de 7,5 m și înălțimea de 5,5 m.**

Pentru stabilirea tehnologiei de transport pe șosea de la I.M.G. Buc. la S. N. Constanța și obținerea aprobării, la solicitarea M.T.Tc., subsemnatul m-am prezentat cu macheta piesei (scara 1:20) la specialiștii M.T.Tc. Aici s-a analizat traseul pe șosea până la Constanța, s-a hotărât consolidarea unor poduri și s-a stabilit tipul de trailer și componența convoiului pentru îndeplinirea condițiilor tehnice impuse de trecerea peste Dunăre pe podul de la Hârșova. Am luat aprobarea de transport agabaritic care prevedea mersul noaptea și interzis în perioada din an când solul este instabil (perioadele de dezgheț). Mi s-a spus atunci că o asemenea piesă nu poate să treacă Carpații. Transportul până la Constanța dura 12 zile iar pentru traversarea Bucureștiului, noaptea se demontau rețelele aeriene care nu permiteau trecerea convoiului. Pentru primele 4 petroliere de 150.000 tdw s-a efectuat transportul în acest mod. După darea în exploatare a Canalului Dunăre – M. Neagră (26 mai 1984), S. N. Constanța și-a construit o gabară de 1.000 tone (vezi 245f) pe care o ducea în portul Oltenița iar piesa venea pe șosea doar de la marginea Bucureștiului (I.M.G.B.) până la Oltenița, restul transportului făcându-se pe apă până la S. N. Constanța. Constructorii și sudorii secției I-a Construcții Nave, condusă de Ing. M. Stan și Ing. Gheorghe Mircea au realizat corpul primului petrolier de 150.000 tdw într-un ritm foarte alert și la data de ***27 mai 1977, petrolierul de 150.000 tdw nr. 1 a fost lansat la apă*** (după cum se cunoaște, botezul cu sticla de șampanie a fost ratat de „nașă" la prima încercare!). Având în vedere anul de jubileu pentru țara noastră, primul petrolier românesc de 150.000 tdw, construit la S. N. Constanța a fost botezat cu numele de **„Independența"** (vezi 168f). La sfârșitul anului 1977 stadiul fizic de execuție era de 95%. După echiparea cu motoare, agregate și instalații complexe, multe importate din **Japonia** și efectuarea probelor de cheu și pe mare (vezi 169f), nava a fost livrată la Navrom Constanța. La data de 9 iulie 1978 s-a ridicat pavilionul în prezența reprezentantului conducerii județene Ing. I. Tudor, directorul S. N. Constanța, Ing. D. Fuiorea, directorul Navrom Constanța, Clc. N. Moise și C. Preda, comandantul navei „Independența". Nava a plecat imediat în prima cursă de exploatare, la bordul petrolierului de 150.000 tdw „Independența" fiind prezentă și echipa de specialiști a S. N. Constanța, pentru anul de garanție, condusă de **Ing. Al. Stoian**.

DOBROGEA NOUĂ ● VINERI, 11 FEBRUARIE 1977

De la București la Constanța, 12 zile cu „PINTENUL" PENTRU CÎRMA CELEI MAI MARI NAVE ROMÂNEȘTI

O piesă uriașă de 150 tone, realizată de Întreprinderea de mașini grele București, a ajuns cu bine la destinație; aducerea ei a cerut măsuri speciale și o grijă deosebită pentru siguranța circulației și securitatea transportului.



...Secvențele fotografice pe care le prezentăm alăturat sînt inedite pentru locuitorii Constanței, fiindcă impunătorul convoi de transport a așteptat sosirea nopții pentru a pătrunde pe străzile orașului, la ore cînd circulația e cu totul redusă și se pot lua măsuri speciale de protecție.

De fapt, deși a avut de parcurs mai puțin de 300 de kilometri (distanța dintre București și Constanța), uriașei platforme rutiere de transport i-au fost necesare pentru aceasta 12 zile (uneori, viteza de deplasare nedepășind 10 km pe oră și intervenind dese etape, pentru efectuarea pregătirilor), tocmai datorită încărcăturii deosebite pe care o purtat-o. Este vorba de o piesă metalică în greutate de 150 de tone, adică „pintenul" cîrmei primului petrolier românesc de 150.000 tdw ce se construiește aici, la Șantierul naval Constanța. Și, mult mai mult decît performanța transportării unei asemenea încărcături agabaritice, ce ocupă întreaga lățime a unei șoscle obișnuite și se înalță la 7 metri de la sol, trebuie subliniată înalta performanță tehnică a industriei noastre, de a turna și prelucra această piesă monobloc, care presupune o tehnologie dificilă, complexă și de riguroasă precizie, greu realizabilă chiar și în țări cu o îndelungată tradiție în construcția de nave.

Realizarea aparține colectivului Întreprinderii de mașini grele București, una din cele mai moderne unități ale industriei socialiste românești, întreprindere care a dat măsura înaltei capacități de creație a muncitorilor și specialiștilor săi și cu prilejul altor premiere tehnice, destinate echipării unor mari obiective de investiții industriale ce se înfăptuiesc în țară. Livrînd înainte de termen și în condiții foarte bune de calitate această importantă piesă pentru construcția petrolierului „Independența", constructorii de mașini bucureșteni au dat un prețios ajutor navaliștilor constănțeni (alături de alte colective de muncă din întreprinderi furnizoare din țară), pentru ca aceștia să-și poată respecta angajamentul de a lansa la apă cea mai mare navă de construcție românească cu prilejul Zilei Independenței.

Navaliștii constănțeni au luat, deci, în primire „pintenul" pentru cîrma navei și au și trecut la lucrările de montaj, pentru ca în cît mai scurtă vreme petrolierul să fie încheiat și să primească botezul apei la data prevăzută în angajamentul constructorilor navali constănțeni.

M. MACARIE

Foto: Gh. CONSTANTINESCU

Fig. 220d, 165f și 166f. Transportul special pe șosea de la IMG București la S.N. C-ta, a pintenului de cîrmă pentru nava petrolier de 150.000 tdw nr. 1 „Independența". Textul și fotografiile sunt preluate din ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 11 febr. 1977.

Petrolierul de 150.000 tdw nr. 1 a fost realizat (vezi 222d), cu un consum de manoperă total înregistrat în șantier de **3.854.117 ore**. Nava destinată transportului de țiței brut a fost proiectată de **Icepronav** Galați în colaborare cu o firmă de proiectare din Spania **(Bilbao)** și avea următoarele caracteristici: **lungimea totală = 304 m, lățimea = 46m, înălțimea de construcție** (până la puntea principală) = **22,55 m, pescajul = 16,66 m, viteza navei = 16,1 Nd. Nava a fost echipată cu un motor principal din import Japonia, tip Kawasaki/MAN-1/K9 SZ90/160, putere 28.800 CP și 122 rot/min.** Supravegherea tehnică a construcției navei a fost făcuta de **R.N.R**. care i-a eliberat și Certificatul de Clasă.

Păcat de viețile pierdute în accidentul naval de la Istanbul din dimineața zilei de 15 noiembrie 1979 (vezi 249d), păcat și de nava atât de nouă, dotată după „standardul japonez" (echipamentele de bază erau de proveniență japoneză), care efectuase deja 18 curse de exploatare, timp în care își demonstrase performanțele.

La data de **12 iulie 1977** șantierul a început construcția petrolierului de **150.000 tdw nr. 2** care a beneficiat și de punerea în funcțiune a celei de **a 2-a macarale de 480 tf**, astfel că numărul manevrelor de montaj în doc s-a micșorat prin creșterea greutății blocurilor de corp, cele 2 macarale lucrând în cuplu la sarcina maximă putând manipula pentru montajul în doc, blocuri mari în greutate de 900 tone.

Pentru montajul pintenului de cârmă (cuplarea de partea pupa a navei) s-a proiectat un dispozitiv special de susținere și poziționare în vederea sudării de osatură și înveliș. În fotografia de mai jos este prezentat dispozitivul – cărucior, de montare a cârmei în greutate de cca. 100 tone. Același cărucior era adaptat și pentru susținerea și aducerea pe poziția de montaj a elicei cu 5 pale.

În luna aprilie 1978 nava a fost montată în doc în procent de 50% iar **la data de 7 august 1978 a fost lansată la apă** fiind apreciat efortul echipelor secției I-a Construcții Nave conduse de maiștrii V. Panait, D. Tup, Gh. Jipa, Gh. Taralunga, C. Caragea și Al. Omet. Ciclul de montaj în doc a fost scurtat cu 2 luni față de cel realizat la primul petrolier. Această navă a fost botezată la lansarea la apă cu numele istoric **„Unirea"**. Construcția s-a desfășurat într-un ritm susținut, în anul 1977 realizându-se un procentaj de 17%, în 1978 ajungându-se la 80% iar în 1979, 100%. La data de 10 oct. 1979 nava a plecat în probe de mare iar la 31 dec. 1979 a fost livrată la Navrom Constanța (vezi 190f). La data de 6 ian. 1980 nava a plecat în prima cursă de exploatare având la bord și echipa de garanție condusă de **Ing. A. Daraban** Șeful Serv. Producție la S. N. Constanța. Manopera de execuție înregistrată la petrolierul de 150.000 tdw nr. 2 „Unirea", a fost de **3.357.178 ore**, cu **496.939 ore** mai puțin decât la primul petrolier.

Păcat și de această navă, care după aproape 3 ani de exploatare, plecând din Constanța cu balast, în M. Neagră (în apele bulgare), la data de 13 oct. 1982 a avut un accident în urma căruia s-a scufundat. Informațiile despre acest accident au fost puține, cauzele nefiind elucidate. S-a spus ca a fost o explozie cu mari trepidații, că scufundarea a fost lentă și documentele navei au fost recuperate în vederea plății asigurărilor. Echipajul a avut timp să părăsească nava, fiind și o victimă (bucătăreasa a făcut infarct în timpul evacuării).

Fig. 167f. Montajul în docul uscat de construcții a petrolierului de 150.000 tdw.

Fig. 168f. 27 mai 1977, lansarea la apă a petrolierului de 150.000 tdw. „Independența” și Invitația la festivitate, semnată de Ing. D. Fuiorea, Dir. S.N. C-ta. Dimensiunile principale ale petrolierului de 150.000 tdw: L = 304 m, B = 46 m, H = 22,55 m. Viteza navei, 16,1 Nd, Motor principal Kavasaki/MAN 1 k9SZ 90/160, 28.800 CP/125.

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

SITUATIA

navelor livrate în perioada 1965-1980.

Nr. crt.	Denumirea construcției	Buc.	Data livrării	Beneficiar
0	1	2	3	4
1.	Șalupe 65 CP	15	1965	CNA, UCATM, Buc., MIA-Z
2.	Șalande 200 mc.	5	1965	ICM București
3.	Pontoane acostare 56 T.	4	1965	NAVROM C-ța. CONSTANȚA
4.	Șalupe 65 C.P.	46	1966	CNA - I... Galați, MIF
5.	Șalande 200 mc.	1	1966	ICM București
6.	Pontoane acostare 56 T	4	1966	NAVROM C-ța.
7.	Complete șlepuri RAU	24	1966-1968	Indexport Buc., RAE
8.	Șalupe 65 CP	24	1967	DEN-Căpitănia Port.
9.	Șalupe 65 CP	5	1968	DUTAN-CNA, MAI
10.	Complete șlepuri RAU	11	1968	Indexport Buc., MAI
11.	Șalupe 65 CP	7	1969	IP C-ța., IPAC
12.	Pontoane acostare 56 T	1	1969	NAVROM C-ța.
13.	Șalupe 65 CP	4	1970	OLF Tulcea, IP Tulcea
14.	Cargouri 192o t.dw.	2	1970	Indexport Buc., URSS
15.	Cargouri 192o t.dw.	3	1971	Indexport Buc, URSS
16.	Cargouri 192o t.dw.	3	1972	Indexport Buc., URSS
17.	Cargouri 192o tdw.	3	1973	Indexport Buc., URSS
18.	Cargouri 192o t.dw.	4	1974	IFFM "Navrom C-ța.
19.	Mineralier 55ooo t.dw.	1	1975	IFFM NAVROM C-ța.
20.	Mineralier 55ooo t-dw-	3	1976	IFFM NAVROM C-ța.
21.	Mineralier 55ooo t.dw.	2	1977	IFFM NAVROM C-ța.
22.	Mineralier 55ooo t-dw.	2	1978	IFFM NAVROM C-ța.
23.	Petrolier 150ooo t.dw.	1	1978	"
24.	Șlepuri AR nedecontabile	5	1978	TCH Buc. IUG Basarabi
25.	Mineralier 55ooo t-dw.	1	1979	IFFM Navrom C-ța.
26.	Petrolier 150ooo t.dw.	1	1979	"
27.	Șlepuri demontabile NZ	7	1979	IUG Basarabi
0	1	2	3	4
28.	Mineralier 55ooo t-dw.	2	1980	Navimpex Galați Export
29.	Șlepuri demontabile NZ	5	1980	I.U.G. Basarabi
30.	Remorcator	2	1980	I.C.H. Constanța

DIRECTOR
Ing. Dumitru Fuiorea

SEF BIR DEZVOLTARE-TRANSPORT
Ciuatri Gabriel

Fig. 221d. Situația navelor livrate de S.N. C-ta în perioada 1965 – 1980.

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

SITUATIA REALIZARII

manoperei la navele de mare tonaj livrate pînă în prezent.

Tipul navei	Nr. de serie	Ore
Mineralierul 55ooo tdw.	nr.1	3174189
"	nr.2	2716941
"	nr.3	2340679
"	nr.4	2091248
"	nr.5	1873337
"	nr.6	1815224
"	nr.7	1756335
"	nr.8	1732982
Petrolierul 150ooo tdw.	nr.1	3854117

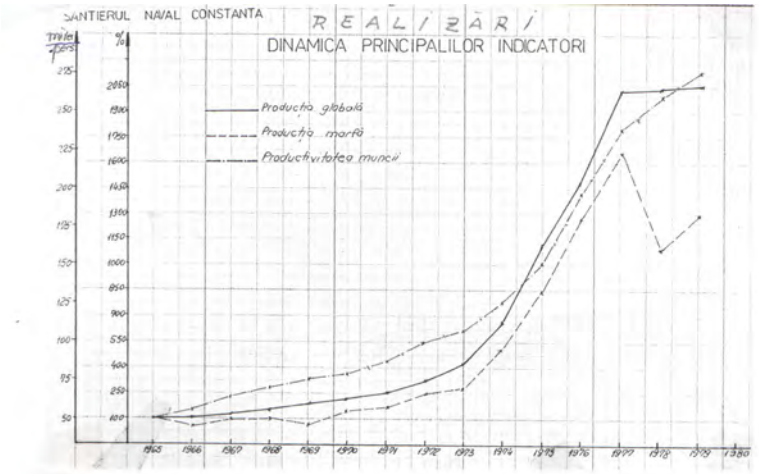
DIRECTOR,
Ing. Dumitru Fuiorea

SEF SERV. PLAN DEZV.,
Ing. M. Tamențap

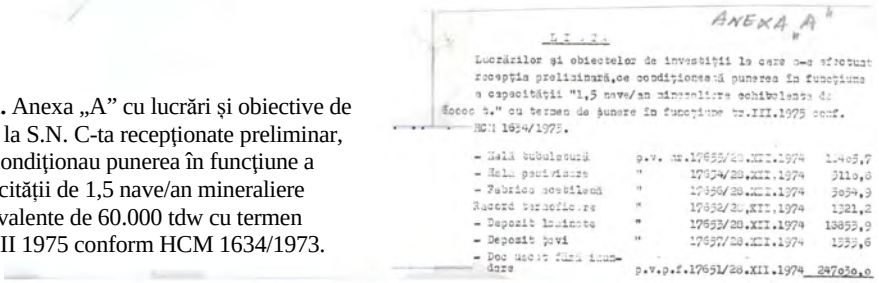
PL.-llo
TG/GA
Ex.5

Fig. 222d. Situația realizării manoperei de execuție la S.N. C-ta pentru primele 8 nave mineralier de 55.000 tdw și petrolierul de 150.000 tdw nr. l (în perioada 1975 – 1978).

Fig. 169f. Petrolierul de 150.000 tdw în probele de recepție pe mare.



223d. Principali indicatori de plan realizați de S.N. C-ta în perioada 1965 – 1980.



ANEXA „A"

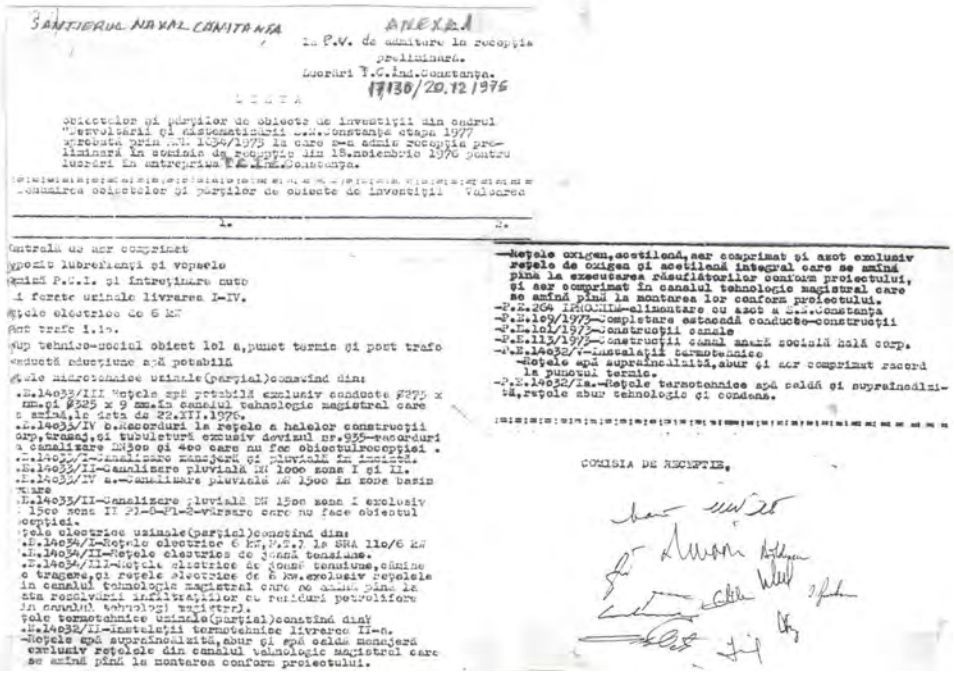
Lucrărilor și obiectelor de investiții la care s-a efectuat recepția preliminară,ce condiționează punerea în funcțiune a capacității "1,5 nave/an mineraliere echivalente de 60.000 tdw cu termen de punere în funcțiune tr.III.1975 conf. HCM 1634/1973.

- Hala tubulaturi	p.v. nr.17655/28.XII.1974		1.405,7
- Hala prefabricate	"	17654/28.XII.1974	311,8
- Fabrica betoniera	"	17656/28.XII.1974	3654,3
Racord ferofic.re	"	17652/28.XII.1974	1321,2
- Depozit lemnie	"	17653/28.XII.1974	13893,9
- Depozit țevi	"	17657/28.XII.1974	1333,6
- Doc uscat fără închidere	p.v.p.f.17651/28.XII.1974		247o3o,o
Total în mii lei			29511o,1

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA,

Fig. 224d. Anexa „A" cu lucrări și obiective de investiții la S.N. C-ta recepționate preliminar, care condiționau punerea în funcțiune a capacității de 1,5 nave/an mineraliere echivalente de 60.000 tdw cu termen Trim. III 1975 conform HCM 1634/1973.

Fig. 170f. Foto din hala de construcții corp. Valț abkant de 2.000 tf pentru îndoit și roluit table navale. Valț abkantul de 2.000 tf a fost pus în funcțiune la data de 06.06.1976.



SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

ANEXA 1

la P.V. de admitere în recepția preliminară.
Lucrări T.C.Ind.Constanța.
17130/20.12.1976

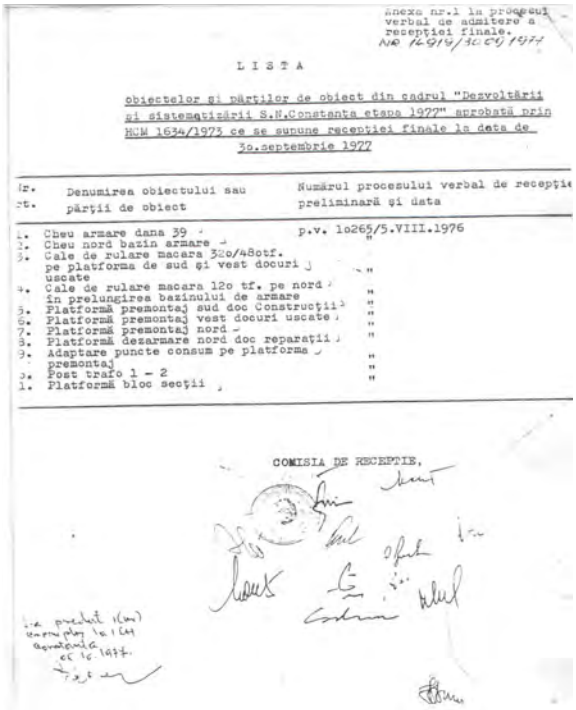
L I S T A

obiectelor și părților de obiecte de investiții din cadrul "Dezvoltării și sistematizării S.N.Constanța etapa 1977 aprobată prin HCM 1634/1973 la care s-a admis recepția preliminară în comisia de recepție din 18.noiembrie 1976 pentru lucrări în întreprinderea T.C.Ind.Constanța.

Nr. crt.	Denumirea obiectelor și părților de obiecte de investiții	Volumul
1.		2.

Centrala de aer comprimat
Vaporizator lubrefianți și vopsele
Remiză P.S.I. și întreținere auto
4 ferate uzinale livrarea I-IV.
Rețele electrice de 6 kV
Post trafo 1.1o.
Grup tehnico-social obiect lol a,punct termic și post trafo
Conducta aducțiune apă potabilă
Rețele macrotehnice uzinale(parțial)cuprinzînd din:
-B.14033/III Rețele apă potabilă exclusiv conducta Ø325 x mm.și Ø525 x 9 mm.în canalul tehnologic magistral care s amînă,la data de 22.II.1976.
-B.14033/IV b.Recorduri la rețele a helelor construcții orp,trasaj,și tubulaturi exclusiv devizul nr.955-recorduri a canalizare 2M3oo și 4oo care nu fac obiectulrecepției .
-B.14033/I--Canalizare menajeră și pluvială în incintă.
-B.14033/II-Canalizare pluvială 2M 1ooo zone I și II.
-B.14033/IV a.-Canalizare pluvială 2M 15oo în zone basin mare
-B.14033/II-Canalizare pluvială 2M 15oo zone I exclusiv 15oo zone II P1-8-P1-8-vărsare care nu face obiectul recepției.
Rețele electrice uzinale(parțial)cuprinzînd din:
-B.14034/I-Rețele electrice 6 kv,P.C.? la SRA 11o/6 kV
-B.14034/II-Rețele electrice de joasă tensiune.
-B.14034/III-Rețele electrice de joasă tensiune,cămine o tragere,și rețele electrice de 6 kv.exclusiv rețelele în canalul tehnologic magistral care se amînă pînă la ata recepționării instalațiilor cu recorduri petrolifere în canalul tehnologi magistral.
Rețele termotehnice uzinale(parțial)cuprinzînd din:
-B.14032/II-instalații termotehnice livrarea II-a.
-Rețele apă supraîncalzită,abur și apă caldă montajera exclusiv rețelele din canalul tehnologic magistral care se amînă pînă la montarea conform proiectului.
-Rețele oxigen,acetilenă,aer comprimat și azot exclusiv rețele de oxigen și acetilenă integral care se amînă pînă la executarea răsuflătorilor conform proiectului, și aer comprimat în canalul tehnologic magistral care se amînă pînă la montarea lor conform proiectului.
-P.I.264 IMNOMIL-alimentare cu azot a C.I.Constanța
-P.I.169/1973-completare estacadă conducte-construcții
-P.I.101/1973-construcții canale
-P.I.113/1973-construcții canal anexă zecisală hală corp.
-B.14032/I-instalații termotehnice
-Rețele apă supraîncalzită,abur și aer comprimat racord la punctul termic.
-B.14032/II-Rețele termotehnice apă caldă și supraîncalzită,rețele abur tehnologic și condens.

COMISIA DE RECEPȚIE,



Anexa nr.1 la procesul verbal de admitere a recepției finale.
Nr 16914/30.09/1977

L I S T A

obiectelor și părților de obiect din cadrul "Dezvoltării și sistematizării S.N.Constanța etapa 1977" aprobată prin HCM 1634/1973 ce se supune recepției finale la data de 30.septembrie 1977

Nr. crt.	Denumirea obiectului sau părții de obiect	Numărul procesului verbal de recepție preliminară și data
1.	Cheu armare dana 39	p.v. 1o265/5.VIII.1976
2.	Cheu nord bazin armare	"
3.	Cale de rulare macara 32o/48otf. pe platforma de sud și vest docuri uscate	"
4.	Cale de rulare macara 12o tf. pe nord în prelungirea bazinului de armare	"
5.	Platformă premontaj sud doc Construcții	"
6.	Platformă premontaj vest docuri uscate	"
7.	Platformă premontaj nord	"
8.	Platformă dezarmare nord doc reparații	"
9.	Adaptare puncte consum pe platforma premontaj	"
9.	Post trafo 1 - 2	"
1.	Platformă bloc secții	"

COMISIA DE RECEPȚIE,

Fig. 225d. Lista obiectivelor de investiții de la S.N. C-ta – etapa 1977, conform HCM 1634/1973, executate de T.C. Ind. C-ta și admise la recepția preliminară la data de 18.11.1976. Din partea S.N. C-ta, în Comisia de recepție, au semnat Ing. D. Fuiorea, Dir. S.N. C-ta, Ing. Gh. Dimoiu. Dir. Tehn. Ing. Gh. Codreanu, Ing. Șef Investiții și Ing. Gh. Tita, Șef serv. Mecanic Șef.

Fig. 226d. Lista obiectivelor de investiții de la S.N. C-ta – etapa 1977, conform HCM 1634/1973, supuse recepției finale la data de 30.09.1977. În Comisia de recepție, din partea S.N. C-ta, au semnat Ing. D. Fuiorea, Dir. S.N. C-ta și Ing. Gh. Codreanu, Ing. Șef Investiții.

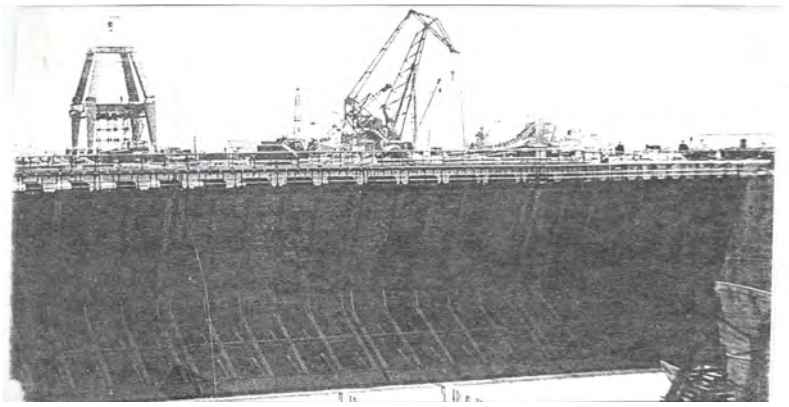


Fig. 171f. Poarta intermediară montată în docul uscat de la S.N. C-ta.
Poarta intermediară a fost construită de S.N. C-ta în anul 1975.

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA

D I N A M I C A

realizării producţiei marfă în anii 1975,1976,1977,1978,1979 şi preliminat 1980

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Producţia marfă conf. raportărilor	555.462	1.258.61o	1.619.265	1o21626	1273430	1997572
Producţia marfă în preţ 1975	555.462	1.186.61o	1.456.565	1o35326	1283430	2142572

DIRECTOR,
Ing.D.Fulerea

ŞEF SERV.PLAN DEZV.
Ing.M.Tenenţap

Fig. 227d. Dinamica realizării producţiei marfă la S.N. C-ta
în perioada 1975 –1979 şi preliminat 1980.

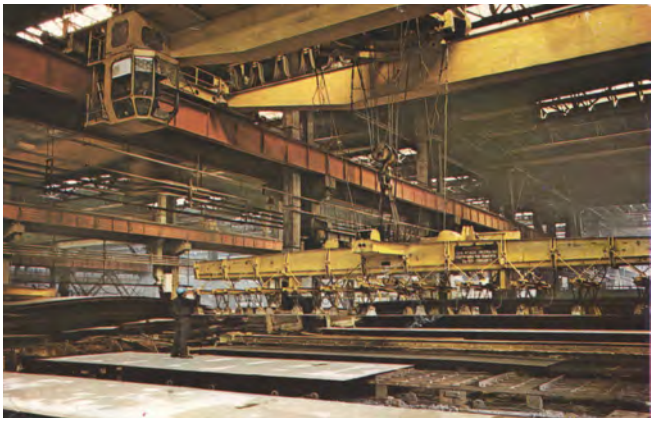


Fig. 172f. Foto din hala de construcții corp.
Manipularea tablelor cu poduri rulante prevăzute cu magneți.

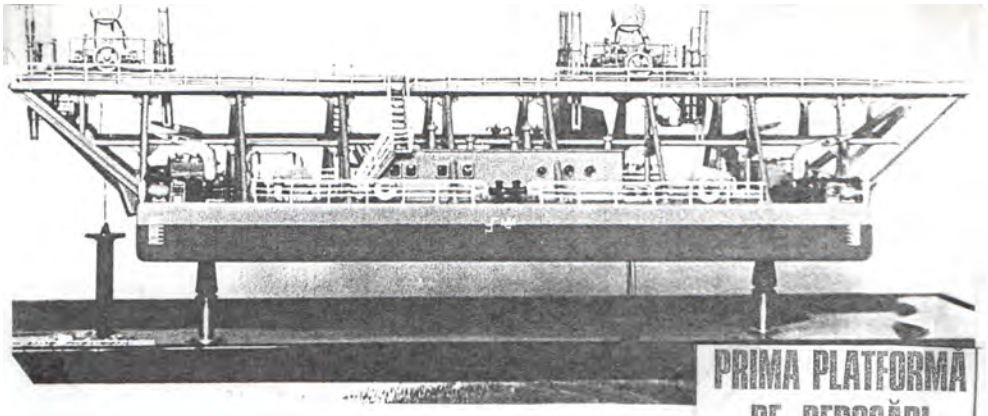


Fig. 195f si 247d. Macheta derocatorului pneumatic plutitor livrat la ICH C-ta în anul 1980 (2 buc.), pentru derocarea stâncilor submarine până la adâncimea de 22 m. ICH C-ta le-a folosit la lucrările pentru adâncirea portului Mangalia. Alături, textul extras din articolul publicat în ziarul „Scânteia", 19 mart. 1980, pag. 3.

PRIMA PLATFORMĂ DE DEROCĂRI SUBACVATICE

Constructorii navali constănțeni au finalizat și predat beneficiarului, zilele acestea, prima instalație românească de derocări subacvatice. Pentru navaliști, obișnuiți de acum cu botezul giganticelor mineraliere de 55 000 și 65 000 tdw și petroliere de 150 000 tdw, noua lansare s-a consumat ca un simplu fapt divers ; dar pentru beneficiarul utilajului — Întreprinderea de construcții hidrotehnice Constanța — aceasta constituie un adevărat eveniment. Și iată de ce.

Noul utilaj — o platformă plutitoare metalică, dotată în principal cu două ciocane pneumatice uriașe, care pot efectua derocări subacvatice pe fundul mării, pînă la adîncimea de 22 metri, două poduri rulante, care lansează în apă aceste instalații și 6 motocompresoare, care furnizează aerul comprimat — constituie unul din principalele instrumente de lucru în adîncirea bazinului nou al portului care se construiește la Mangalia.

Premieră absolută pe țară, în totalitate rodul inteligenței românești, proiectul a fost întocmit de ICEPRONAV Galați, iar la realizare au cooperat întreprinderile „Independența"-Sibiu, autoarea ciocanelor pneumatice, „Timpuri Noi"-București, care a furnizat motocompresoarele și motoarele diesel, și Întreprinderea mecanică Timișoara, care a livrat podurile rulante.

— La probele care s-au făcut în fața comisiei de omologare, ne spune inginerul Gheorghe Vizitenu, șeful secției a doua mecanice a șantierului naval Constanța, toate instalațiile au funcționat perfect.

PERMANENTA AUTODEPĂȘIRE

LA INTRAREA ÎN HALA CONSTRUCȚII-CORP îmi reține atenția înfățișarea puțin obișnuită a unei blocsecții pe care deduc, după „semnăturile de garanție", că a fost asamblată de sudorii lui Nicolae Stoian.

Pe semnatar îl aflu, puțin mai departe, în mijlocul unui „cîmp" de tablă eroită recent, ascultînd indicațiile maistrului principal Ion Munteanu :

— Fiți atenți la calitatea sudurii. Porțiile astea trebuie să țină piept la o presiune fantastică. Cu apa dintr-o ecluză nu-i de glumit.

— Nici o grijă, meștere, o să fim tot timpul cu ochii în patru. De la noi n-o să plece nici măcar un milimetru de sudură făcută de mîntuială.

Așa a început în secția navală a șantierului realizarea, în premieră absolută pe țară, a porților metalice destinate ecluzei de la Agigea a viitorului canal Dunăre—Marea Neagră. Și nu sînt singurele lucruri la a căror execuție se lucrează, în aceste zile, tot pentru prima oară în istoria șantierului. În perimetrul răspunderilor lui Nicolae Stoian, Ion Nica, Rudolf Cihemski și ale tuturor tovarășilor lor de muncă, navaliști sau sudori, componentele mineralierului numărul 11, a cărei primă secție a fost montată în doc, se interferează cu cele ale „fratelui" său de 65.000 tdw, varianta optimizată a seriei navelor de 55.000.

— Ce avantaje va prezenta noua navă ?

— În primul rînd, ne explică inginerul Nicolae Orac, șeful atelierului de proiectări tehnologii construcții noi și autoutilări, reducerea substanțială a consumului de metal, pe tona-capacitate de transport, un coeficient de utilizare a metalului de 92 la sută, față de 90 la sută cît am realizat la navele din seria care se încheie cu execuția mineralierului 11. În consecință, cu un plus de numai 3.000 tone de metal încorporat în construcția navei, vom realiza o capacitate suplimentară de transport de 10.000 tdw.

Fig. 248d. Secvențe din articolul publicat în ziarul „Dobrogea Nouă"/10 august 1979, care prezintă începerea de noi lucrări la S.N. Constanța: • construcția porților metalice (32 porți) pentru ecluzele Canalului Dunăre – M. Neagră de la Cernavodă, Agigea, Ovidiu și Midia; • începerea construcției primului mineralier de 65.000 tdw.

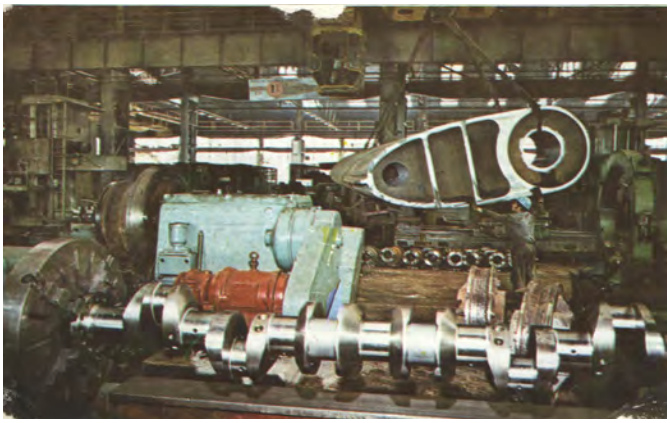


Fig. 173f. Foto din hala Mecanică, Atelierul de strungărie. Prelucrări mecanice la piese de performanță: pintenul cârmei de la mineralierul de 55.000 tdw și arbori cotiți pentru motoarele navelor în reparație.

S.N. Constanta — PROCENTAJUL REALIZAT PE CINCINALUL 1975-1980

Navo	1975			1976			1977			1978			1979			1980		
	1.I	31.XII	% pe an	1.I	31.XII	% pe an	1.I	31.XII	% pe an	1.I	31.XII	% pe an	1.I	31.XII	% pe an	1.I	31.XII	% pe an
Mineralier nr. 1	62	100	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
55000tdw nr. 2	24,1	99	74,9	99	100	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nr. 3	-	42	42	42	100	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nr. 4	-	29	29	29	100	71	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nr. 5	-	2	2	2	52	50	52	100	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nr. 6	-	13	1,31	1,31	40	38,69	40	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nr. 7	-	-	-	-	1	1	1	52,7	51,7	52,7	100	47,3	-	-	-	-	-	-
nr. 8	-	-	-	-	1	1	1	38,5	37,5	38,5	100	61,5	-	-	-	-	-	-
nr. 9	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3	56	53	56	100	44	-	-	-
nr. 10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47	47	47	98	51	98	100	2
nr. 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4	75	71	75	100	25
Mineralier nr. 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	30	30	100	70
65000tdw nr. 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	17	17	90	73
Petrolier nr. 1	-	-	-	-	23,36	23,36	23,36	95	71,64	95	100	5	-	-	-	-	-	-
150000tdw nr. 2	-	-	-	-	-	-	-	17	17	17	80	63	80	100	20	-	-	-
nr. 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20	20	60	40	60	95	35
nr. 4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8	2,8	15,8	13	15,8	38,1	223
Derocater nr. 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	43	43	90	47	90	100	10
nr. 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	43	43	85	42	85	100	15
Draga refulare 3600mc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	500	-	-	-	-	-	-
Draga refulare 3600mc	1-7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	100	-	-	-
nr. 8														95	95	95		
nr. 9				15 Aprilie 1980										96	96	96		
nr. 10														90	90	90		

Fig. 228d. Procente de execuție realizate la navele construite în perioada 1975 – 1980.

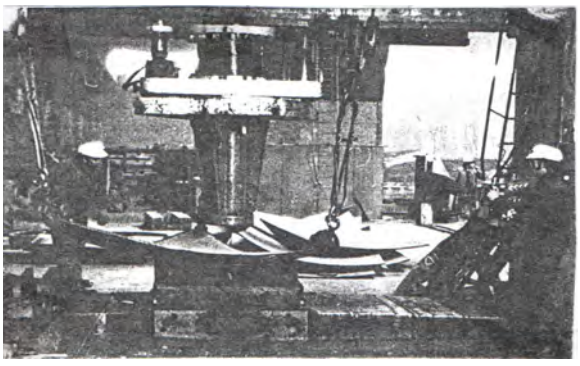


Fig. 174f. Foto din hala de construcții corp nave. Presa de 1.000 tf pentru fasonat table.

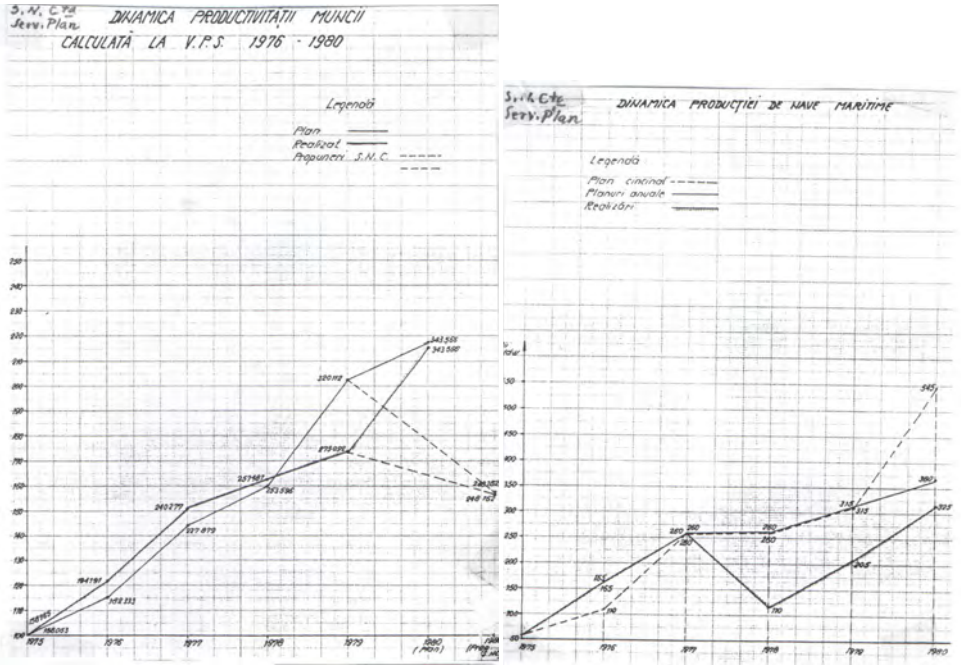


Fig. 229d și 230d. Dinamica productivității muncii și dinamica producției de nave maritime în perioada 1975 – 1980.

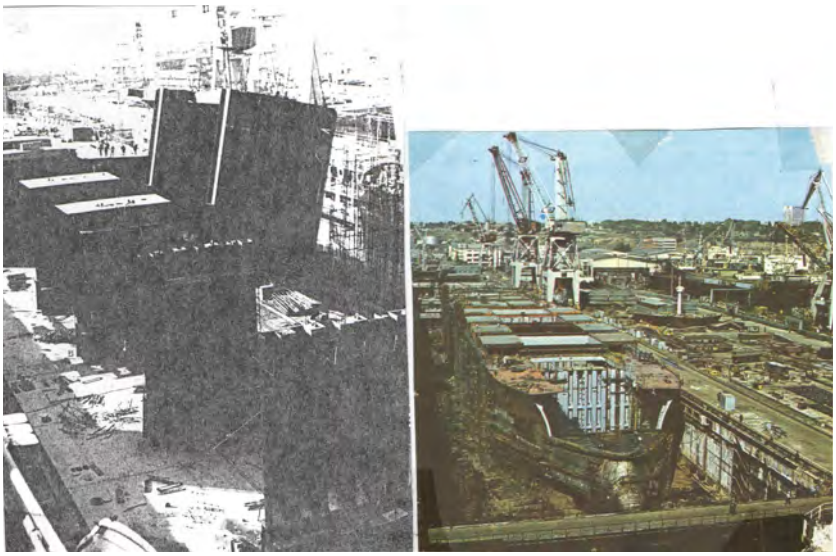


Fig. 175f și 176f. Aspecte cu montajul în docurile uscate al mineralierelor de 55.000 tdw. În perioada 1975 – 1980, S.N. Constanța a construit 11 nave mineralier de 55.000 tdw. În anul 1980, 2 mineraliere de 55.000 tdw au fost livrate la export (nr. 10 „Ilona" în Japonia și nr. 11 „Tomis Sea" în Hong Kong.

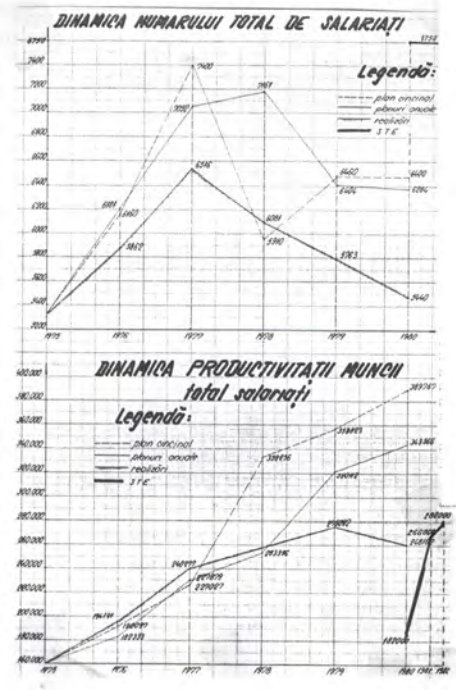


Fig. 231d si 232d. Dinamica numărului total de salariaţi şi a productivităţii muncii (total salariaţi), în perioada 1975 – 1980.

S.N. Constanța
Serv. Plan

S I T U A Ț I E

cu încadrații din S.N.C. la data de 30.04.1979

Nr. crt.	TOTAL	SERVICIUL	Cond.	Ing.	Sc.gi pers. spec.	Pers. tehnic mediu	Pers. ec. mediu	Ad-t de d vire
1.	7	- Conducere	7	-	-	-	-	-
2.	15	- Serv.Plan	1	1	4	7	5	-
3.	16	- Personal	1	-	2	5	1	7
4.	26	-PPUP	3	2o	-	3	-	-
5.	2o	- Org.producției	2	8	-	1o	-	-
6.	22	- CTC	2	17	2	1	-	-
7.	27	- Aprovizionare	2	-	5	1o	1o	-
8.	11	- Cooperare	1	1	1	7	1	-
9.	5	- Transport	1	-	-	1	3	-
1o.	17	- Contabilitate	1	-	6	-	1o	-
11.	18	- Financiar	1	-	4	-	11	2
12.	18	- Administrativ	1	-	-	2	-	15
13.	5	- Investiții	1	-	-	3	1	-
14.	6	- Export-Import	1	1	2	1	1	-
15.	17	- Mec.Energ.	1	11	-	5	-	-
16.	41	- At.Pr.Prod.	1	12	-	28	-	-
17.	53	- At.Pr.Tehn.Noi	1	24	-	28	-	-
18.	42	- At.pr.SDV	1	14	-	27	-	-
19.	6	- Of.Calcul	1	-	5	-	-	-
2o.	15	- Sect.I C	8	3	-	-	4	-
21.	1o	- Sect.IIC	5	5	-	-	-	-
22.	3	- Sect.IIIC	1	-	-	-	1	1
23.	1	- Sect.I R	1	-	-	-	-	-
24.	16	- Sect.II R	6	7	-	-	3	-
25.	1	- Sect.III R	1	1	-	-	-	-
26.	4	- Sect.Mec.Energ.	1	3	-	-	-	-
27.	5	- Sect.Dec	4	1	-	-	-	-
28.	146	- Muncitori	-	-	-	146	-	-
	576	Total =	57	128	31	284	51	25
29.	5584	- Muncitori	-	-	-	-	-	-
3o.	292	- Muncitori F.	-	-	-	-	-	-
	6452	TOTAL GENERAL =	57	128	31	284	51	25

Fig. 233d. Situația cu personalul încadrat în S.N. Constanța, la data de 30.04.1979.

VARIATIA PONDERII TESA IN TOTAL PERSONAL INDUSTRIE LA SNC
1973,1976,1977 si 1978.

	1973 înainte de aplicarea Leo.162/73	1973 după aplicarea Leo. 162/73	1976 realizat	1977 realizat	1978 -plan-
Nr.total personal industrie	2738	2738	6290	7039	7670
din care : - muncitori	2325	2437	5687	6435	7038
- TESA	413	301	603	604	632
din care : -maistri	51	51	121	116	166
Personal TESA pt.pondere	362	270	482	488	466
Ponderea TESA în total personal	13,22	9,86	7,66	6,93	6,08

DIRECTOR,
Ing.Dumitru Fulorea

PEa-llg
VM/AG
Ex.5

Fig. 234d. Variația ponderii personalului TESA în total personal industrie la S.N. Constanța (realizat în anii 1973, 1976, 1977 și plan pentru 1978).

Șantierul naval Constanța. Înaltul oaspete chinez la cunoștință despre importantele realizări ale acestei mari unități constructoare de nave românești.

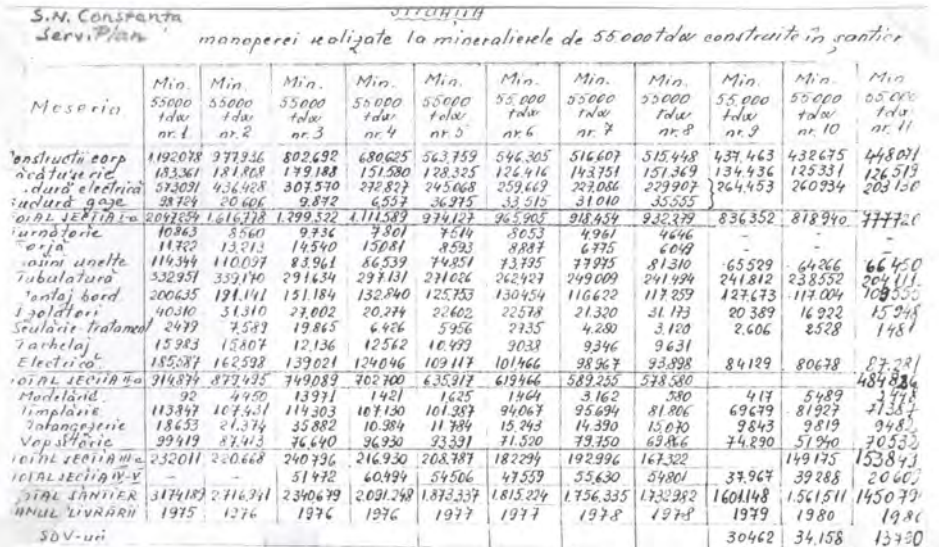
Fig. 177f, l 78/ și 179. 17 august 1978 – Președintele Chinei, Hua Kuo-Fen, în vizită la S.N. Constanța.

În timpul vizitei, la Șantierul naval Constanța.

Foto : M. ISTRATE și M. ȘERBĂNESCU

În amintirea acestei vizite, gazdele au oferit în dar tovarășului Hua Kuo-fen macheta petrolierului „Independența" de 150.000 tdw.

Fig. 180f. Președintele Chinei, Hun Kuo-Fen, semnează în cartea de onoare a S.N. C-ta fiind asistat de Manea Mănescu, Prim Ministru, Ing. D. Fuiorea, Dir. S.N. C-ta, Ing. Gh. Dimoiu, Dir. Tehn. și membri ai delegației chineze.



S.N. Constanța
Serv. Plan

manopere realizate la mineralierele de 55.000 tdw construite în șantier

Meseria	Min. 55000 tdw nr. 1	Min. 55000 tdw nr. 2	Min. 55000 tdw nr. 3	Min. 55000 tdw nr. 4	Min. 55000 tdw nr. 5	Min. 55000 tdw nr. 6	Min. 55000 tdw nr. 7	Min. 55000 tdw nr. 8	Min. 55000 tdw nr. 9	Min. 55000 tdw nr. 10	Min. 55000 tdw nr. 11
Construcții corp	1192078	977936	802692	680625	563759	546305	516607	515448	434463	432675	448031
Sculărie	183361	181808	179188	151580	128325	126416	143751	151369	134436	125331	126513
Sudură electrică	573031	436428	307570	232827	245068	259669	227086	229907	264453	260934	203150
Sudură gaze	98724	20606	9872	6557	36975	33515	31010	35555			
TOTAL SECȚIA I-a	2047854	1616778	1299522	1111589	974127	965905	918454	932279	836352	818940	777720
Turnătorie	10863	8560	9736	7301	7514	8053	4961	4666	-	-	-
Forjă	11722	13213	14540	15081	8593	8887	6775	6049	-	-	-
Mașini unelte	114344	110097	83961	86539	74851	73795	77975	81310	65529	64266	66450
Tubulaturâ	332951	339140	291634	297131	271026	262427	249009	241434	241812	238552	204111
Montaj bord	200635	191141	151184	132840	125353	130454	116622	117259	127673	117004	109550
Izolatori	40310	31310	27002	20274	22602	22578	21320	31173	20389	16922	15948
Sculărie tratamente	2479	7589	19865	6926	5956	2735	4280	3120	2606	2528	1481
Tarhelaj	15983	15807	12136	12562	10493	9038	9346	9631			
Electrici	185087	162598	139021	124046	109117	101466	98367	93898	84129	80678	87281
TOTAL SECȚIA II-a	914874	877495	749089	702700	635317	619466	589255	578580			484824
Modelărie	92	4450	13971	1421	1625	1464	3162	580	417	5489	3478
Timplărie	113847	107431	114303	107130	101387	94067	95694	81806	69679	81927	71387
Galvanizerie	18653	21374	35882	10384	11784	15243	14390	15070	9843	9819	9485
Vopsitorie	99419	87403	76640	96930	93331	71520	79750	63866	74890	51940	70532
TOTAL SECȚIA III-a	232011	220668	240796	216930	208787	182294	192996	167322		149175	153843
TOTAL SECȚIA IV-V	-	-	51472	60494	54506	47559	55630	54801	37967	39288	20607
TOTAL ȘANTIER	3174183	2716341	2340679	2031268	1873337	1815224	1756335	1732982	1601148	1561511	1456791
ANUL LIVRĂRII	1975	1976	1976	1976	1977	1977	1978	1978	1979	1980	1980
SDV-uri									30462	34158	13730

Fig. 241d. Manopera de execuție realizată la navele construite de S.N. Constanța în perioada 1975 – 1980 (construcția seriei de 11 nave mineralier de 55.000 tdw).

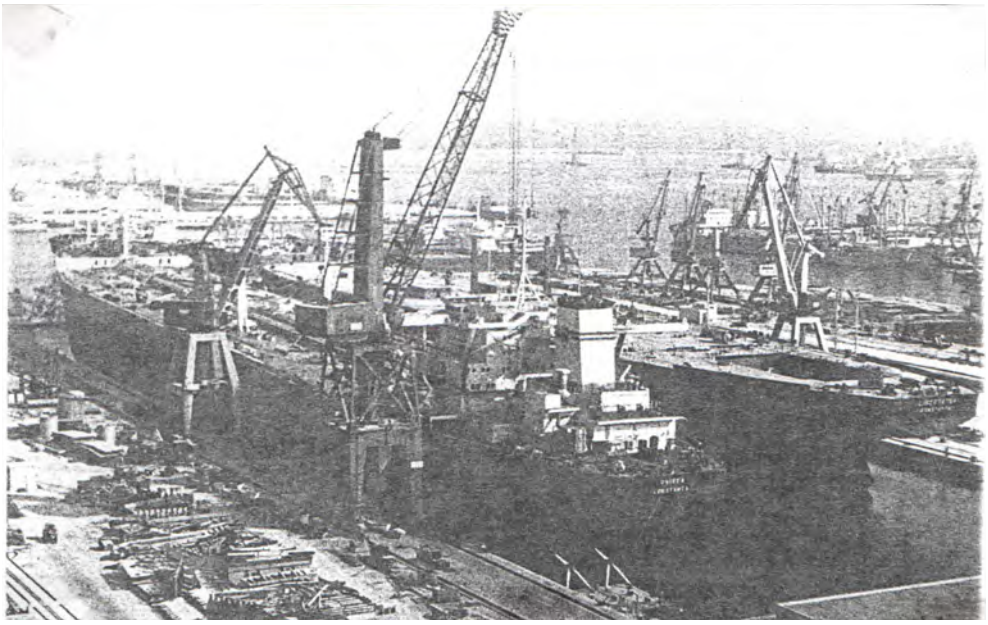


Fig. 190f. Foto din dec. 1979: În bazinul de armare al S.N. C-ta sunt 2 nave petrolier de 150.000 tdw. În stânga petrolierul „Unirea”, gata de livrare (s-a livrat la data de 31 dec. 1979) iar în dreapta petrolierul „Libertatea” în fază de armare, urmând introducerea motorului principal și montajul suprastructurii. Petrolierul „Libertatea” a fost livrat în 1981.

MINISTERUL: M.I.C.M.
Centrala Industr.Navală Galați
Santierul Naval Constanța
Ramura: Constr. de mașini

P.T.5
Județul: Constanța
Localitatea: Constanța

PRODUCTIA VALORICA A PRODUSELOR NOI SI REPROIECTATE SI PONDEREA ACESTEIA IN VALOAREA PRODUCTIEI MARFA IN PERIOADA 1976 - 1980

1) mii lei prețuri de producție la 31.XII.1973
2) mii lei prețuri de producție la 1.I.1976.

Indicatori	U/M.	1976	1977	1978	1979	1980
Valoarea producției produselor noi și reproiectate - Total	1)mii lei	-	550.000	550.000	550.000	1.500.000
	2)mii lei	-	610.000	610.000	610.000	1.648.000
din care:						
- pe bază de concepție proprie și reproducere	1)mii lei	-	-	-	-	400.000
	2)mii lei	-	-	-	-	428.000
Ponderea producției produselor noi și reproiectate în valoare totală a producției marfă	1) %	-	38,92	37,15	29,73	53,57
	2) %	-	39,95	38,15	30,53	54,50
Ponderea producției produselor noi și reproiectate pe bază de concepție proprie și reproducere, în valoarea totală a produselor noi și reproiectate.	1) %	-	-	-	-	26,66
	2) %	-	-	-	-	25,97

DIRECTOR,
Ing.Dumitru Puiorea

SEF ATEL.PR.TEHN.CONSTR.NOI,
Ing. Nicolae Orac

Fig. 242d. Producția valorică a produselor noi și reproiectate și ponderea acestora în valoarea producției marfă a S.N. Constanța, în perioada 1976 – 1980.

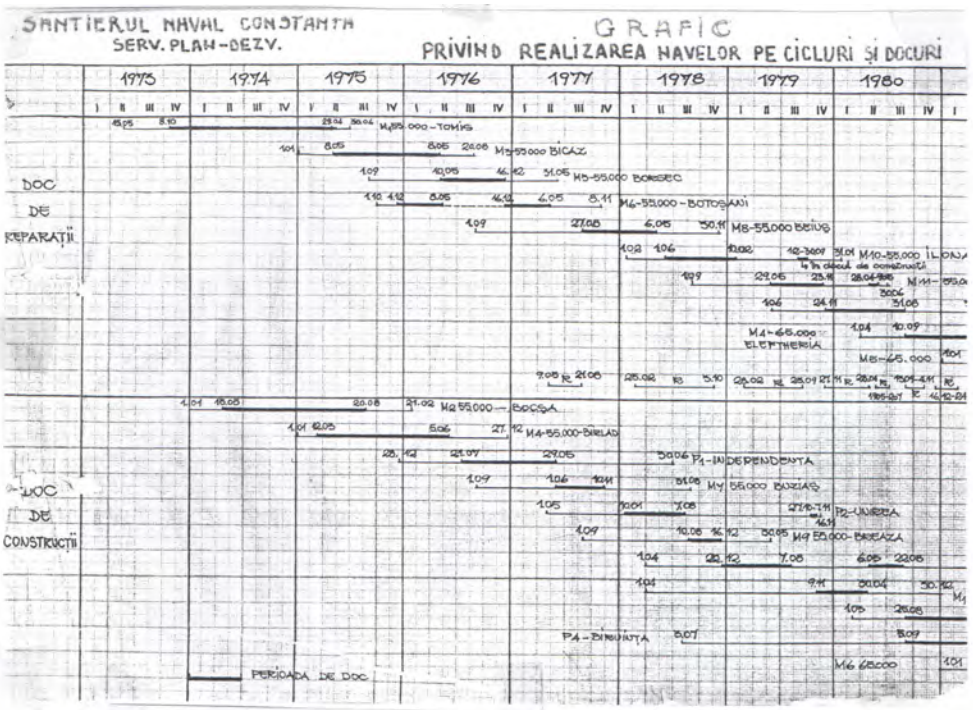


Fig. 243d. Grafic de realizare a navelor pe cicluri și docuri uscate, la S.N. C-ta în perioada 1973 –1980.

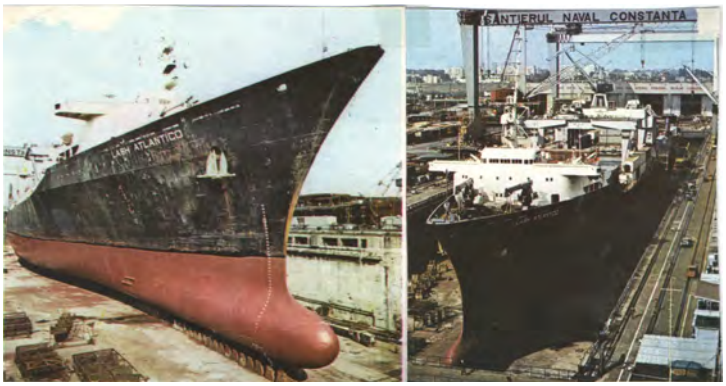


Fig. 191f. Nava străină „Lash Atlantico” în reparații pe docul uscat (2 vedere din provă).

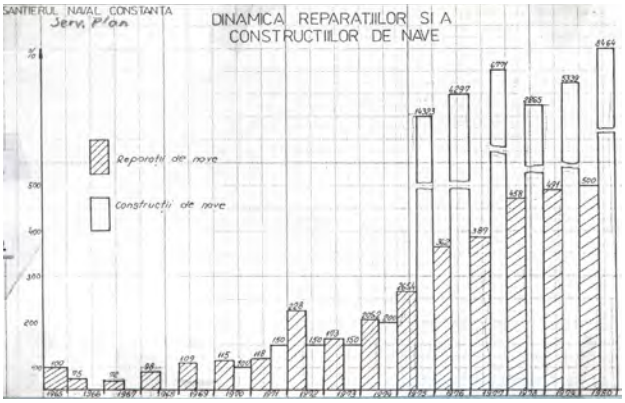
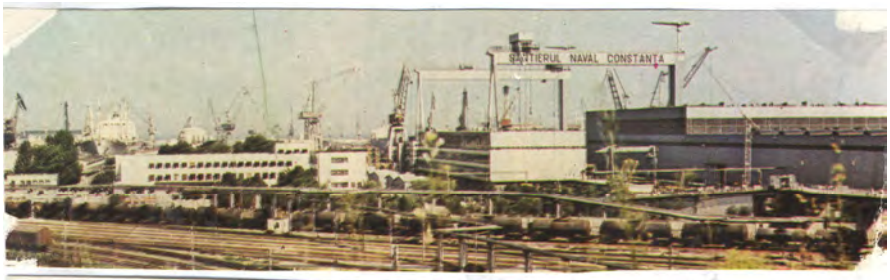


Fig. 243d. Dinamica (%) reparațiilor și construcțiilor de nave la S.N. C-ta în perioada 1965 – 1980.

Fig. 192f. Activitatea de construcții și reparații de nave de mare tonaj în docurile uscate de la S.N. C-ta., după anul 1980.



CONSTANTZA SHIPYARD
ROMANIA
YOUR PARTNER BY EXCELLENCE
SHIPBUILDING & SHIPREPAIRS
UP TO 200,000 DWT

Fig. 185f, 186f și 187f. 3 vederi generale și emblema S.N. Constanța după dezvoltare și sistematizare, etapa 1977.

În anul **1978** s-au lansat în fabricație și petrolierele de **150.000 tdw nr. 3 și 4,** în acel an realizându-se un procentaj de 20% la petrolierul nr. 3 și 2,8% la petrolierul nr. 4. Voi continua cu prezentarea execuției acestor 2 nave în capitolul următor.

În anul 1978, S. N. Constanța a primit prin Planul de Stat și sarcina de a executa nave tehnice pentru construcția **Canalului Dunăre – M. Neagră**, extinderea și adâncirea portului **Mangalia**, execuția **porților metalice ale ecluzelor Canalului Dunăre – M. Neagră** etc. Porțile ecluzelor pentru canal, construcții hidrotehnice speciale de tip cheson în 3 variante (porți principale, de reparații și buscate) au fost proiectate de **I.C.P.E.H.R. – Timișoara**. Proiectantul a impus condiții tehnice deosebit de exigente începând cu selectarea și controlul ultrason al fiecărei table direct la C.S. Galați, înainte de livrare. Personal, ca delegat tehnic oficial al șantierului am participat la C.S.G., la selecția fiecărei file de tablă ce „trecea" examenul ultrason impus de proiectant. Un control exigent s-a făcut pe fazele de construcție în șantier, în special la cordoanele de sudură electrică (vezi 248d). Astfel, în anii **1978 – 1979**, S. N. Constanța a executat în premieră **32 porți metalice** care s-au montat la ecluzele de la Cernavodă, Agigea, Ovidiu și Midia Năvodari, ce funcționează pe cele 2 brațe ale **Canalului Dunăre – M. Neagră.**

În anul **1978** șantierul a executat pentru construcția Canalului Dunăre – M. Neagră **5 dragi absorbant – refulante de 3600 mc/h, nedemontabile** iar în anii **1979** și **1980, 12 dragi absorbant – refulante de 3600 mc/h, demontabile.** În anii **1979** și **1980** șantierul a construit și livrat la **I.C.H. Constanța 2 platforme derocatoare plutitoare,** pentru execuția lucrărilor din portul Mangalia (vezi 195f, 247d). Construite după un proiect întocmit de **Icepronav** Galați, aceste nave tehnice derocau stâncile subacvatice cele mai tari până la **adâncimea de 22 m.** Această navă tehnică era dotată cu **2 poduri rulante** construite de I.M. Timișoara, **2 ciocane pneumatice** construite de Uzina „Independența" Sibiu și un **grup de compresoare** construit de Uzina „Timpuri Noi" București. Aceste construcții au fost realizate de șantier în paralel cu execuția navelor de mare tonaj, mineralierele de 55.000 tdw, 65.000 tdw și petrolierele de 150.000 tdw. În anul **1978**, **Icepronav** Galați a optimizat proiectul pentru navele mineralier, lungind zona cilindrică a navei de 55.000 tdw cu **34,2 m**, creând astfel proiectul mineralierului de **65.000 tdw**. Nava a fost introdusă imediat în planul de producție fizică a S. N. Constanța, care în 1980 livra la export ultimele 2 mineraliere de 55.000 tdw („Ilona" și „Tomis Sea") din totalul de 11 nave de acest tip.

În luna august 1979, N. Ceaușescu a vizitat din nou S. N. Constanța, constatând punerile în funcțiune a obiectivelor de investiții din etapa 1977 și realizarea navelor de mare tonaj cuprinse în programul prioritar de creștere a flotei naționale.

Nefiind probleme deosebite de pregătirea fabricației, construcția navei mineralier de 65.000 tdw s-a executat cu aceleași capacități și tehnologii, în anul 1979 realizându-se 30% din navă iar **la data de 30 aprilie 1980, nava a fost lansată la apă.**

Fig. 198f. La sfârșitul anului 1979, în bazinul de armare al S.N. C-ta, 2 petroliere de 150.000 tdw: – în dr. „Unirea”, livrat în dec. 1979; – în stg. „Libertatea”, livrat în 1981.

Fig. 199f. 30 aprilie 1980, la S.N. C-ta s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw nr. 1. Mineralierul de 65.000 tdw a fost proiectat de ICEPRONAV Galați. Corpul navei de 55.000 tdw, a fost lungit în zona cilindrică cu cca. 30 m. *L* = 254,2 m, *B* = 32,2 m, *H* = 17 m, viteza navei, 15,8 Nd. Motor principal: Cegielski Sulzer 1/6 RND 90/155, 17.400 CP/122. Nava a efectuat probele de mare în luna ianuarie 1981 și a fost livrată la export în Grecia sub numele de „Stavroula”. Fotografiile navei și ale muncitorilor navaliști au fost publicate în ziarul „Dobrogea Nouă”/1 mai 1980.

Ziarul „Dobrogea Nouă”/1 mai 1980 consemna evenimentul cu fotografii și declarația inginerilor A. Daraban, Șeful Serv. Producție și M. Cavache, dispecerul navei. Se menționa contribuția deosebită a muncitorilor I. Halasag, Resit Faruk, D. Viziru, I. Simion, Gheorghe Dumitru, Maria Cristian, Nicolae Neagu și Stere Hristu, maiștrii V. Panait, D. Tup, I. Barbu, Gh. Nula, D. Dragomir, V. Fasie și I. Avrigeanu.

În același an (**1980**), nava a fost contractată și livrată la export, sub numele de „**Stavroula”,** la o firmă din **Grecia**.

Mineralierul de 65.000 tdw are lungimea totală de **254,2 m**, lățimea de **32,2 m**, înălțimea de construcție de **17 m**, pescajul de **12,3 m** și viteza de **15,8 Nd**. Nava a fost echipată cu un motor principal tip **Cegielski Sulzer 1/6 RND 90/155** cu puterea de **17.400 CP** și turația de **122 rot/min.**

1980 este anul recunoașterii S. N. Constanța pe piețele internaționale de prestigiu în domeniul naval, prin livrarea a 3 nave la export și anume:

- **mineralierul de 55.000 tdw nr. 10 „ Ilona”, în Japonia;**
- **mineralierul de 55.000 tdw nr. 11 „Tomis Sea”, în Hong Kong;**
- **mineralierul de 65.000 tdw nr. 1 „Stavroula”, în Grecia.**

Aceste nave livrate la export au fost expertizate și clasificate de **Registrul BV.** De la S. N. Constanța, cu nava „Ilona” a plecat în cursă ca mecanic de garanție **Ing. C. Tărcuță**.

Graficul privind realizarea navelor de mare tonaj, pe cicluri și docuri în perioada 1973 – 1980 este prezentat în documentul anexat 243d iar producția valorică a produselor noi și reproiectate și ponderea acestora în valoarea producției marfă a S. N. Constanța, în perioada 1976 – 1980, în documentul 242d anexat.

Dinamica (%) reparațiilor și construcțiilor de nave la S. N. Constanța în perioada 1965 – 1980 este prezentată în documentul 243d anexat.

Dinamica producției de reparații nave la S. N. Constanța, în perioada 1975 – 1980 este prezentată în documentul 244d anexat.

5.

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1980 – 1990

5.1. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA ÎN PERIOADA 1980 – 1984

5.1.1. Asigurarea forței de muncă de înaltă calificare, în proiectare și execuție la Șantierul Naval Constanța

În anul 1980 conducerea S. N. Constanța era formată din următorul colectiv: Director, Ing. D. Fuiorea, Dir. Adj. Tehn. și de Producție, Ing. Gh. Dimoiu, Dir. Adj. Comercial Ec. D. Muhcina, Ing. Șef cu pregătirea fabricației, Ing. Gh. Codreanu, Ing. Șef Fabr. Constr. Nave, Ing. A. Sabău, Ing. Șef Fabr. Rep. Nave, Ing. I. Barca, Contabil Șef, Ec. I. Baschinos.

Principalele Servicii și Compartimente funcționale erau conduse de următorii: Șef Serv. Plan – dezvoltare, Ing. M. Tanentap, Șef Serv. Producție, Ing. A. Daraban, Șef Serv. Organizarea producției, Ing. V. Secota, Șef Serv. CTC, Ing. G. Vizireanu, Șef Serv. Aprov. Ec. C. Ciorbaru, Șef A.P.P., Ing. M. Rusen, Șef A.P.T.C.N., Ing. N. Orac, Șef A.P.T.R.N., Ing. I. Scupi, Șef Serv. Mec.-Energ., Ing. Gh. Tita, Șef Serv. Contabilitate, Ec. I. Neagoie, Șef Serv. Fin. Ec. I. Dinu, Șef Serv. Adm., N. Rădulescu, Șef Bir. Cooperare, Ec. N. Lipan, Șef Bir. Import-Export, Ing. N. Matei, Șef Bir. desfacere, transport, depozite, G. Cinate, Șef Bir. Investiții, Ing. D. Gimurtu, Șef Oficiu de calcul, Ing. I. Satrapelea.

La sfârșitul Cap. III am prezentat situația efectivelor de muncitori, ingineri, subingineri, economiști, tehnicieni și maiștri cu care șantierul pregătise marea dezvoltare a șantierului care a început în anul 1972. Odată cu declanșarea lucrărilor de investiții ce aveau să creeze la S. N. Constanța capacitățile de producție pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj, preocuparea conducerii pentru asigurarea personalului calificat în volumul reclamat de sarcinile prevăzute în planul de stat a devenit o problemă de fond, urmărită zilnic prin Serv. Personal pentru încadrarea în planul forțelor de muncă necesar fiecărei etape. Desigur se avea în vedere cu prioritate formarea muncitorilor lăcătuși constructori navali, sudori, mecanici, tubulatori, electricieni etc., necesari în număr foarte mare pentru îndeplinirea Programului naval de construcții și reparații.

Liceul Industrial nr. 1 din Constanța (înființat în **1973** pe scheletul fostei Școli Profesionale a S. N. C. ce funcționa din anul 1920) a devenit școală cu profilul special de construcții navale, având misiunea de pregătire a muncitorilor cu înaltă calificare în meseriile lăcătuș constructor nave, sudor, mecanic motoare combustie internă, tubulator naval și electrician. Sistemul de organizare a liceului condus pe rând de directorii **Ing. I. Chiponca**, **Prof. Memet Maier**, **Ing. Holban Maria** etc., cuprindea treptele I și II curs de zi și treapta II-a seral. În cadrul Liceului Industrial nr. 1 patronat de S. N. Constanța mai funcționa Școala profesională cu durată de școlarizare de 1,5 ani și Școala de maiștri.

Anual erau pregătiți cca. **800** elevi, liceul fiind dotat cu 3 laboratoare și 4 ateliere – școala.

În S. N. Constanța mai funcționau 2 ateliere – școala cu cate 40 locuri de muncă pe schimb. Absolvenții treptei I-a de liceu se puteau încadra în producție, după un stagiu de 6-8 luni (remunerați), obținând certificatul de muncitor calificat în categoria I bază iar absolvenții treptei a II-a în categoria II bază. Absolvenții școlii profesionale erau încadrați în categoria II bază având posibilitatea de a urma liceul la seral. Cu acest Grup școlar, S. N. Constanța și-a asigurat creșterea continua atât numerică cât și calitativă a personalului muncitor specializat pentru construcțiile și reparațiile de nave. Odată cu începerea construcției primelor 2 nave mineralier de 55.000 tdw au fost angajați prin transfer și muncitori constructori de nave și trasatori navali cu experiența de la **S. N. Galați** și **S. N. Oltenița**. La Atelierul de trasaj optic au fost transferați de la S. N. Galați, Mateescu G., Niculescu G. și alții iar de la S. N. Oltenița, I. Chiriac.

Acțiunea de selectare și încadrare a fost continuă în toata perioada de după 1972, numărul de angajați crescând masiv în fiecare an. În anul 1978 s-a înființat și **Fabrica de reparații nave** condusă de **Ing. Șef I. Barca**. În anul **1980** șantierul a ajuns la **6.452 salariați** (peste 2,5 ori față de 1972) dintre care **5.742 muncitori** (de peste 3 ori).

Din totalul de 5.742 muncitori, 2/3 lucrau la Fabrica de construcții nave iar 1/3 la Fabrica de reparații nave. Având în vedere complexitatea tehnică și multitudinea de echipamente și instalații ce se montau pe navele în construcție, gradul de mecanizare și automatizare a noilor capacități de producție, implementarea și aplicarea tehnologiilor moderne de fabricație, a fost imperios necesară creșterea numărului de cadre cu pregătire superioară. Astfel, în perioada **1972 – 1980** au mai fost angajați 115 ingineri, 43 subingineri și 14 economiști. Creșterile au fost semnificative și în 1980 la S. N. Constanța lucrau **206 ingineri** (de peste 2 ori față de 1972), **50 subingineri** (de peste 7 ori), **22 economiști** (de peste 2 ori), **282 tehnicieni** (peste 2 ori) și **155 maiștri** (de 3 ori).

Atelierele Proiectare produse, Proiectare tehnologii pentru construcții nave și Autoutilări, Proiectare tehnologii reparații nave precum și Secțiile de producție, Serv. Producție, Serv. CTC, Serv. Organizarea producției etc. au fost întărite cu noi promoții de ingineri precum: **P. Hârțescu, C. Trofin, E. Tiron, M. Tudor, I. Ursac, I. Satrapelea,** C. Tărcuță, **Fl. Oprea**, **S. Putinei, V. Putinei**, F. Seitisleam, **V. Dumitrescu, M. Zdru,** I. Vasiliu, St. Pana, I. Udrea, **C. Uzea**, **S. Balcan, St. Giuglea, I. Patrichi, Tr. Duca, V. Bercea, St. Iordache, C. Cusi, N. Dumitru, A. Timotin,** D. Popa**, D. Ionescu, N. Ionescu**, Rogozea, **Al. Dinu, V. Bucur,** M. Tita, **G. Popa**, E. Micu, Gh. Bafana, E. Boeran, **I. Corolevschi,** I. Dobre, St. Limona, I. Alupoaie, **L. Sinorchian**, D. Musatoiu, C. Dinescu, **Gh. Cojocaru,** I. Beznea, V. Paunescu, St. Bontas, **E. Alexandrescu,** C. Zaharcu, O. Grecu, I. Moldoveanu, A. Pruiu, V. Bozenovici, C. Ban, Fl. Tudorascu, A. Canache, D. Vajaiala, V. Gheorghe, R. Duca, A. Hârțescu**, I. Leca,** P. Andreadis**, V. Stoian**, P. Sava, C. Leu, M. Moisoiu, M. Dumitru, **M. Cornea** etc. De asemenea un număr mare de subingineri au întărit secțiile de producție, compartimentele tehnice și serviciile funcționale. O buna activitate au desfășurat subinginerii: **T. Gavan**, **R. Savoiu, M. Tomescu, Ef. Nejloveanu**, L**.** Serban (Felie), Turan Ablamit, E. Halmageanu, M. Caragea, **G**. **Costea, G. Icoana**, M. Floroiu, **M. Datcu**, E. Franca, V. Moisoiu, St. Murat, D. Savoiu, N. Maraloi, I. Efrimescu, V. Diacon, **D. Stefanescu, J. Bentaru, A. Calarasanu, M. Tureac, M. Soare, M. Spataru, M. Dorobantu,** C. Titei, V. Mangiurea, P. Apetrei, I. Gavan și alții.

Pe specialități, din cei 115 ingineri și 43 subingineri noi angajați, 80 au absolvit construcții navale, 34 mecanică, 19 sudură, 3 electrotehnică, 4 frigotehnică, 2 chimia, 3 prelucrarea lemnului și 3 construcții. Și de această dată am subliniat numele celor care pe parcursul activității au exercitat funcții de conducere (directori, ingineri șefi, directori de fabrică, șefi de serviciu, șefi de secții și ateliere etc.). O nouă generație de tineri economiști au fost angajați în aceeași perioadă pentru gestionarea marilor valori materiale și rezolvarea problemelor economice tot mai complexe ale întreprinderii. De remarcat următorii economiști care au activat în Serviciile Planificare, Contabilitate, Financiar, Aprovizionare etc. după cum urmează: **C. Matei., I. Musat, Mega Chirata**, F. Lazar, **Gh. Tutuianu**, **D. Ionescu,** V. Tutuianu, **E. Crangus,** R. Ciumac, **L. Verisan, F. Militaru**, Crangus I., S. Angelescu, Gh. Misa, E. Sârbu, T. Carabas și alții. Cei subliniati au deținut funcții de conducere (Dir. Economic, Contabil Șef, Șef Serviciu, Șef Birou etc.).

Funcțiile de conducere deținute în anumite perioade de cei menționați mai sus (ingineri, subingineri și economiști) sunt înscrise în **Anexa 1** a monografiei.

Ca și în cazul personalului tânăr cu studii superioare prezentat mai sus, maiștrii angajați în această perioadă erau tineri selecționați dintre șefii de echipă din șantier, absolvenți ai **Școlii de maiștri de la Galați** și mai târziu ai **Școlii de maiștri** din cadrul **Liceului Ind. S. N. Constanța.**

193f. Mn „Agnandoussa” în reparaţie (export), pe docul plutitor de 15.000 t.

Fig. 194f. Nava românească de pescuit oceanic „Polar IV”, în reparaţie pe docul plutitor de 8.000 t.

S.N.C. Prin recondiţionări de piese, importante economii

● Printre cele mai recente realizări ale Atelierului de metalizare şi recondiţionare al secţiei nr. 2 de mecanică-reparaţii de la S.N.C., condus de ing. Nicolae Chitic, se numără şi recondiţionarea axelor cotite pentru compresoarele şi motoarele auxiliare ale navelor „Snagov“, „Calliţis“, „Maramureş“, „Lupeni“. S-a obţinut o economie de 1.000.000 lei.

● La navele „Carpaţi“, „Lupeni“, „Bucegi“ şi „Huedin“, prin înlocuirea bronzului cu crom, la recondiţionarea axelor port-elice s-a realizat o economie de peste 800.000 lei. Totodată, s-a mărit rezistenţa la uzură în zona de lucru şi a crescut fiabilitatea axelor port-elice în exploatare.

● În acelaşi secţie, s-au recondiţionat 15 carcase diverse, 15 axe turbofuente, 40 pistoane din aluminiu şi fontă, circa 60 cuzineţi etc., ceea ce a condus la o economie de peste 6.000.000 lei.

● S-a reuşit, în premieră, să se recondiţioneze bărcile de salvare din fibră de sticlă ale navelor „Anina“ şi „Frunzăreşti“, obţinându-se o economie de 1.500.000 lei.

● La recondiţionarea acestor piese şi ansamble de motoare şi-au adus aportul maistrul Vasile Dobre, muncitorii Ion Raţiu, Petre Podeanu, Constantin Naghi şi mulţi alţii.

Virgil MIHAILOVICI

Fig. 245d. Recondiţionarea pieselor pentru reparaţii nave la Secţia a II-a Mecanică condusă de Ing. N. Chitic (viitor director la FCRN Mangalia). (Text extras din „Dobrogea Nouă”/11.07.1902).

DINAMICA PRODUCŢIEI – REPARAŢII NAVE – PRODUCŢIE MARFĂ
LA ŞANTIERUL NAVAL CONSTANŢA

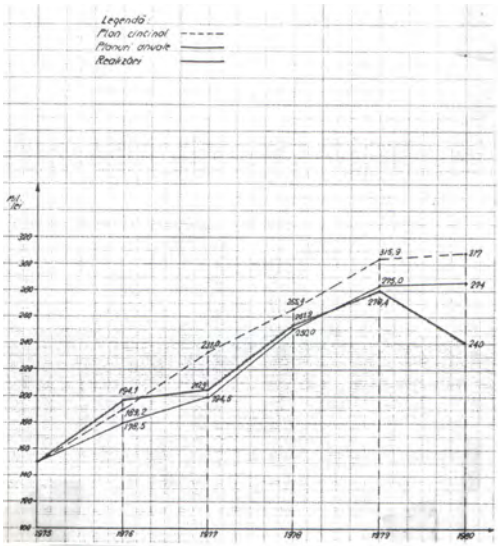


Fig. 244d. Dinamica producţiei de reparaţii nave la S. N. Constanţa în perioada 1975 – 1980.

Amenajările pentru reparaţii includ docuri uscate, două docuri plutitoare precum şi 12 dane corespunzător utilate cu mecanisme de ridicat, surse de acetilenă, oxigen, aer comprimat, apă dulce şi apă de mare, etc.

Bazinele şi utilajele moderne permit şantierului să efectueze lucrări de reparaţii la orice tip de navă până în 200.000 tdw şi să încheie anual lucrări, inclusiv lucrări de doc, la peste 500 de nave.

Se pot repara simultan peste 20 de nave comerciale (reparaţii în docuri, reparaţii speciale, şi altele).

Societăţi de clasificare şi asigurări:

— Lloyd's Register of Shipping
— American Bureau of Shipping
— Det Norske Veritas
— Bureau Veritas
— Germanischer Lloyd
— Hellenic Register of Shipping
— The London Salvage Association
— Registrul Naval Român

Fig. 246d. Dotarea şi organizarea S. N. Constanţa pentru reparaţii navale şi societăţile de supraveghere, clasificare şi asigurări.

Astfel, principalelor secții și ateliere de la cele 2 fabrici, cu pondere celor de la Fabrica de construcții nave, li s-au repartizat anual numărul de maiștri necesar conform normativului. Alături de generațiile mai vechi de maiștri menționați în capitolele precedente, s-au încadrat efectivele tinere după cum urmează: la Secția I-a construcții nave sudură și lăcătușerie, Gh. Costea, V. Vatra, I. Carbunaru, N. Popa, I. Dinulescu, N. Chiosea, N. Belu, I. Frangu, I. Scafes, I. Zanfir, M. Bratulescu, P. Chirita, Gh. Dumitru, P. Coroiu, I. Mirea, M. Stefan, I. Ovreuta, I. Pavel, D. Gavrila, Gh. Stanciulescu, D. Vasile și alții, la Secția montaj în doc, V. Panait, P. Vulturu, D. Tup, C. Boritz, Stefanescu Stancu, I. Halasag, V. Musat, I. Chiriac, T. Ciocoiu, A. Carligea, St. Delicostea, Gh. Jipa, C. Caragea, D. Bucataru, Gh. Budulica, Stan T., Lentu V. și alții, la Secția II-a construcții nave, Mircea S., Barbu V., Gheorghe Neagu, Puscasu Z., Lazar St., Blebea N., I. Trandafir, Gh. Vaduva, Dobre M., Simion I., Suciu C., Fasie V. și alții, la Secția III-a Constr. Nave, M. Coman, David Gh., Opris E., I. Voicu, Calin G, Cicu T., Ferat C., I. Matei, la secția tubulatură, Calin O., Herghelegiu A., Buzatu I., Cretu I., Tanase Gh., S. Negrea, Neamtu Gh., Marin G., Fasie R., Andrei V., Radulescu P., Ivanov C., și alții, la Secția I-a reparatii nave, Barbu N., Franga M., Dristaru Gh., Baltaretu M. și alții, la Secția a II-a reparații nave, Smeu V., Bautu Fl., Beciu D., Serban A., Mocanu Tr., Seitan C. și alții, la secția Docuri, Ivan C., Mitu E. și Rogojina D., la sculărie Bacescu I., la Secția Mec. Energ., Vladareanu M., Franc I., Stote G. și alții.

Mulți tehnicieni tineri au completat colectivele de la ambele fabrici, fiind angajați în special la compartimentele de Proiectare produse, Tehnologii și SDV-uri precum și la Serviciile Producție, Organizarea producției, Planificare, Aprovizionare etc. Pot fi menționați cu aport deosebit tehnicienii: Munteanu Gh., Telehoi I., Diacon D., Rusu I., Pestrea E., Craciunescu V., Crisu St., Ghitescu V., Iacovache G., Pavel V., C. Alexandru, Chirilov N., Nebi Lutfi, Tomescu E., Chirilov St., Memedemin B., Sandu D., Stan Mihaela, Custura A., Stamin N., Mihaescu G., Stanila I., Dragusin St., Iacovici V., Dumitra M., Savoiu Daniela, Gheorghe C., Ciorbaru M., Berbec Tr., Burtea P., Pavel Gh., Vitizov C., Ibadula N., Baleanu A., St. Balica, L. Gaitanidis, M. Caraiman etc.

Pentru conducerea Cabinetului Tehnic a fost angajat **Prof. Univ. Dr. Lupu Gh**. iar Serv. Personal a fost întărit prin angajarea sociologului **Tița Călin Ion** care dovedindu-se un bun profesionist, a înființat și un laborator pentru testarea personalului. De menționat că după 1989 acesta va deveni un ilustru jurnalist. La **Of. Juridic** a fost angajat **Av. I. Gogu**. Cu efectivele bine conturate cele 2 fabrici au fost conduse de cate un Ing. Șef de Fabrica până în 1984 când aceste funcții au fost ridicate la rangul de Director de Fabrica.

Activitatea de concepție subordonată **Ing. Șef cu pregătirea fabricației** a fost organizată în 4 ateliere de proiectare, după cum urmează:

- ***atelierul de proiectare produse și prototipuri (APP),*** *condus de* ***Ing. M. Rusen****,* cu efectivul în creștere de la **26** proiectanți în 1974, la **49** în 1982 și **68** în 1986.

Fig. 196f. Petrolierul de 150.000 tdw „Independența”, în docul uscat la S.N. Constanța, în ziua lansării la apă.

Fig. 197f. Petrolierul de 150.000 tdw „Independența” livrat în luna ianuarie 1978.

25 de ani de la tragedia petrolierului „Independența“

Astăzi dimineață, la ora 4.35, s-a împlinit un sfert de secol de la cel mai grav accident naval din istoria României, scufundarea petrolierului românesc „Independența”. Acesta a fost lovit, în strâmtoarea Bosfor, de o navă grecească. Puternica explozie produsă după numai șase minute avea să omoare 42 de oameni, dintre aceștia, nouă neființă găsiți nici până astăzi. L-am vizitat acasă pe fostul comandant al „Independenței”, Constantin Preda. Cu vocea sugrumată de emoție ne-a dezvăluit adevărul despre tragedia din dimineața zilei de 15 noiembrie 1979.

„Eram atunci în concediu și dimineață, la ora 5, am fost sunat de la Radio Constanța și, cu o voce afectată, am fost anunțat că «Independența» are probleme în Bosfor. Nu am știut de prima dată despre ce este vorba. Am plecat imediat la întreprindere și împreună cu alte persoane din conducere am plecat spre Istanbul. De cum am ajuns, după câteva ore, am început prima anchetă. Nava venea încărcată cu 100.000 tone de țiței, spre Constanța. Conform reglementărilor internaționale privind trecerea prin strâmtori, Bosfor și Dardanele în vremea aceea, se recomanda, deci fără a fi obligatoriu, ca tranzitarea strâmtorilor să nu se facă pe timpul nopții. La comanda petrolierului se afla comandantul de cursă lungă Mihai Dorinel. Nava a venit, a ancorat și a așteptat până spre dimineață, când a ridicat ancora, făcându-și socoteala că, până se poziționează, până sosesc pilotii, mai durează. El aici unde se afla era încă întuneric. Pilotul nu venise încă. Apropiindu-se de stația de pilotaj s-a intersectat cu o navă grecească ce ieșea din strâmtoare. Nava era pilotată de un căpitan comandant care se afla la prima trecere prin strâmtoare, se pare că nici n-a fost pe comandă așa cum trebuia să fie. În loc să evite și să o la spre dreapta, manevra a fost făcută exact invers. Se presupune că manevra a efectuat-o timonierul singur. Închipuiți-vă că «Independența» avea 164.000 tdw, iar nava grecească numai 4.000, era de 40 de ori mai mare decât vasul grecesc. În regulament se specifică manevra de evitare. Nava grecească trebuia să vireze către dreapta, fiind cu mult mai mică. S-a făcut exact contrariul. Ar fi declarat timonierul că, singur fiind la comandă, a luat el hotărârea. Cauza a fost clară. Timonierul a creat că este vorba despre două nave. Comparând distanța dintre luminile prova, pupa, distanța fiind foarte mare, el a crezut că sunt două nave și a luat hotărârea să treacă printre ele. Asta a fost cauza. Presupunem dintr-astea că ar fi fost ceva intenționat s-au făcut foarte multe. A fost din păcate un bătrân accident de navigație care s-a soldat cu o mare tragedie.”

Iadul în Strâmtoarea Bosfor

„În momentul coliziunii, în partea stângă, în babord, în urma șocului produs de lovitură, s-a fisurat tabla, iar țițeiul a țâșnit. Pereții celor două nave fiind în fiecare având spațiu, iar țițeiul a luat foc în apă. Semnalul că grecul a efectuat manevra greșit, comandantul «Independenței» a pus mașina pe înapoi. Se produc niște fenomene hidraulice, iar țițeiul a fost antrenat și dus către pupă și practic s-au încendiat cu foc. Oamenii n-au mai avut timp să lase bărcile de salvare. Asta s-a întâmplat la 4.35 și după șase minute s-a produs marea explozie care a cântărit în cea mai mare parte nava și, din constatările noastre, atunci au murit cei 42 de colegi ai mei”. În ochii fostului comandant și „Independenței” apar lacrimile. Zăboveste câteva clipe, își fixează ochelarii de vedere, mai privește o dată pe documente și fotografii... *„Nu au avut timp să lase bărcile de salvare”.*

Proiectul „Independenței” era unul spaniol, care prevedea sisteme rapide de lăsare la apă a bărcilor de salvare, însă la construcția petrolierului nu a fost respectat proiectul. Șindu-i aduse deja cunoscutele modificări ce „permiteau economia” de material, sistemele devenind greoaie. *„Oamenii și-au dat seama, fără ca cineva să le facă vreo instrucțiune, că în momentul în care se produce o explozie, fiecare trebuie să se arunce în apă. Și-au dat seama și de faptul că, în momentul în care se produce o explozie, fiecare trebuie să se arunce în apă. Și-au dat seama și de faptul că, în momentul în care se produce o explozie, fiecare trebuie să se arunce în apă.”*

Petrolierul a ars o lună de zile

Petrolierul „Independența” a ars timp de o lună de zile, de pe 15 noiembrie și până pe 15 decembrie, timp în care s-a orientat cu prova spre portul Haidar Paşa și a încercat, din cauza inerției, să se deplaseze. Pe 23 ianuarie, Constantin Preda s-a deplasat din nou la Istanbul, unde a făcut măsuătorii locul naufragiului. Petrolierul a sărmas, distrugând pescăjului mare și al adâncimii relativ mici a apei, blocat pe fundul strâmtorii, și astfel portul a fost ferit de o a doua catastrofă.

„Din «Independența» nu mi-a rămas decât amintirea colegilor și o bucată de stâpnel”, ne spune comandantul Constantin Preda.

Claudiu COVRIG

Fig. 249d. Tragedia petrolierului de 150.000 tdw „Independența” (15.XI.1979) în strâmtoarea Bosfor, descrisă după 25 de ani de CCL C. Preda (fost proiectant la S.N. C-ta), în ziarul „Cuget Liber” din 15.XI.2004.

APP prelua proiectele de execuție de la ICEPRONAV sau alte Institute de proiectare, le verifica și repartiza la A.P.T.C.N., A.P.S.A.M., secții și ateliere, pentru elaborarea tehnologiilor și lansarea în execuție. Executa toate proiectele de execuție pentru prototipuri și autoutilări.

De asemenea urmărea producția corectând unele greșeli sau omisiuni din documentație, pregătea și preda documentația de livrare a navelor.

- ***atelierul de proiectare saturări, agregatizări și modulizări (A.P.S.A.M.)***, condus de ***Ing. N. Cosma***, cu un efectiv de cca. 20 proiectanți și ajungând în 1985 la 40 proiectanți. A.P.S.A.M. întocmea schițe cotate pentru execuția tubulaturilor, saturarea secțiilor de corp cu treceri de tubulaturi și trasee electrice, suporți, postamenți și agregate, ansamble de tubulaturi cu armături și agregate pe zone în compartimentul de mașini (modulizări și agregatizări).
- ***atelierul de proiectare tehnologii construcții nave, autoutilări și SDV-uri (A.P.T.C.N.A.),*** *condus de* ***Ing. N. Orac***, cuprindea 9 grupe de proiectare tehnologii pe specialități, fiecare grupă fiind condusă de un inginer numit de șeful atelierului.

Grupele de proiectare tehnologii erau următoarele:

- *grupa de lansare tehnologii în flux* ***(marsrut)***, condusă de **Ing. M. Stan**, înființată după modelul S. N. Galați în scopul coordonării lansării în execuție a produselor. Această grupă primea proiectele de execuție de la A.P.P. și întocmea fișele de lansare în care nominalizau secțiile și atelierele executante (în cooperare) pentru întreaga lucrare. Fișele erau repartizate la grupele de specialitate pentru întocmirea tehnologiilor și lansarea în fabricație.

De asemenea această grupă transmitea și specificațiile de piese ce trebuiau asigurate de birourile de cooperare și import. După lansare, șefii grupelor de tehnologi semnau fișele cu mențiunea „lansat” și le înapoiau la grupa de lansare în flux (grupa coordonatoare) care avea întotdeauna controlul asupra lansării integrale în fabricație a tuturor lucrărilor (cu materialele și manopera aferentă).

- *grupa construcții corp și sudură, condusă de Ing. P. Hârțescu;*
- *grupa lăcătușerie, condusă de Sing. T. Gavan;*
- *grupa mecanică* (prelucrări mecanice și montaj agregate), condusă de **Ing. C. Dinicica**;
- *grupa tubulatură condusă de Ing. C. Trofin*
- *grupa electrică, condusă de Ing. Ilie H. Dan;*
- *grupa amenajări și vopsitorie, condusă de Ing. V. Ungureanu;*
- *grupa tehnologii SDV-uri, condusă de Ing. Al. Dinu,*
- *grupa tehnico-economică*, condusă de **Ing. M. Moise**, care colabora cu toate grupele de tehnologi având în atribuții centralizarea listelor de materiale pe produs, elaborarea normelor de consum de materiale pe produs și urmărirea

încadrării în acestea, urmărirea situației comparative de manoperă, planul tehnic (produse și tehnologii noi, cercetare), întocmire devize și calculații de preț, raportările la Direcția statistică, C.I.N. Galați, M.I.C.M. etc.

Derularea unei producții din ce în ce mai complexe a impus permanent perfecționarea tehnologiilor de execuție elaborate, completarea acestora cu **tehnologiile de control** ce se impuneau a fi aplicate pentru realizarea lucrărilor de calitate iar pe linie de protecția muncii se elaborau și se prevedeau prin tehnologie **instrucțiuni specifice pentru fiecare normă de muncă** aplicată pentru execuția lucrării și care trebuiau să fie respectate de executanți.

A.P.T.C.N. întocmea și prezenta anual conducerii **„Programul de tehnologii noi și de cercetări”** (ce trebuiau implementate, aplicate și extinse în construcția navelor), **„Programul de execuție SDV-uri**” și **„Programul de autoutilări”**.

Aceste programe cu termene de execuție și responsabili erau analizate trimestrial de BECOM și în baza realizării obiectivelor și aplicarea lor în producție, A.P.T.C.N. cu Serv. Organizare aduceau corecții la normele de muncă. A.P.T.C.N. împreună cu Serv. Organizarea Producției stabileau și coeficienții de reducere a manoperei pentru navele de serie. Diversitatea tipurilor de nave și construcții speciale ce se executau conform planului de producție și progresul tehnic ce trebuia promovat permanent în fabricație a sporit mult volumul de proiectare tehnologică, astfel că efectivul A.P.T.C.N. a fost necesar să crească de la an la an, de la **27** persoane în 1974, la **57** în 1980, **77** în 1983 și **106** în 1988 când a devenit **Secție de proiectare tehnologii**, ponderea angajaților fiind ingineri și subingineri din specialitățile construcții nave, sudură, mecanică, electrotehnică, chimie, electronică dar și economiști. În anul 1976 S. N. Constanța a fost dotat cu tehnică de calcul și împreună cu Oficiul de calcul s-a implementat elaborarea și lansarea tehnologiilor de fabricație la secții și ateliere folosind calculatorul. După anul 1980, întocmirea și lansarea tehnologiilor de execuție pentru nave (obiective cu ciclu lung de fabricație) s-a făcut pe **5 etape tehnologice**.

A.P.T.C.N. a întocmit **nomenclatoarele de lucrări** cu cantitatea de materiale și manopera pentru fiecare etapă, precum și **calculațiile de preț pe etape** și pe total nava.

Împărțirea pe etape a lucrărilor de execuție a navei s-a stabilit după cum urmează:

- Etapa I-a, lucrările de debitare și confecții;
- Etapa II-a, lucrările de asamblare a secțiilor navei;
- Etapa III-a, premontaj și montaj în doc, lansarea navei la apă;
- Etapa IV-a, armarea navei cu echipamente și agregate;
- Etapa V-a, predări tehnice, probe de cheu, probe de mare, dotarea cu inventar și livrarea navei.

NOTA 14145/28.08.1981

privind închiderea şantierului şi a finanţării în conformitate cu articolulu 89 din Legea Investiţiilor a obiectivului "Dezvoltarea şi sistematizarea Santierului Naval Constanţa etapa 1977" H.C.M.1634/73.

Subsemnaţii Muja Ion şi Iordache Sabin inspectori la Banca de Investiţii sucursala judeteană Constanţa în baza circularei B.I. nr.782/C 3 din 3 august 1981 efectuînd la Santierul naval Constanţa aparţinînd de Centrala Industriala Navală Galaţi din cadrul M.I.C.M. reprezentată prin Director ing.Lumitru Fuiorea ,contabil sef ec.Ion Baschinos şi ing.Dumitru Jisuru din partea compartimentului investiţii,la Grupul de şantiere I.C.M. aparţinînd de Centrala Canalului Dunărea – Marea Neagră din cadrul M.T.Tc. reprezentată de director ing.Mircea Herbei,contabil şef Satrapeli N şi la Grupul de şantiere Constanţa din cadrul T.C.Ch.Midia Năvodari aparţinînd de M.C.Ind. reprezentat prin Director Florea I. ,contabil sef Bucoiu Sava,controlul referitor la închiderea şantierului şi finanţării obiectivului "Dezvoltarea şi sistematizarea Santierului naval Constanţa etapa 1977 H.C.M.1634/73",am constatat că lucrarea a fost dată integral în funcţiune cu procesul verbal nr.21795 din 28 decembrie 1979.

Situaţia investiţiei este redată în anexa nr.1 din care rezultă că la data controlului au mai rămas de executat lucrări în valoare de 34000 mii lei din care 4035 mii lei C+M,care vor fi realizate conform planurilor de măsuri menţionate în anexele 2 şi 3.

Din analiza efectuată rezultă că valoarea de plan de 225oo mii lei din care 43oo mii lei C+M nu acoperă valoarea lucrărilor rămase de executat pe anul 1981.

In ceeace priveşte asigurarea cu utilaje este de menţionat faptul că utilaje în valoare de 8ooo mii lei sînt contractate cu termen de livrare 1981,iar utilaje în valoare de 28o3 mii lei nu sînt contractate deşi sînt necesare. Aferent utilajelor care vor fi asigurate în 1982 este necesară o valoare de 65o mii lei pentru C+M.

Din cele de mai sus rezultă că închiderea şantierului şi a finanţării se va efetua în anul 1982.

S. N. C.+ DIRECTOR, ing.Lumitru Fuiorea	M/C.Ind. DIRECTOR ing.Florea I.	M.T.Tc., DIRECTOR, ing.Mircea Herbeiu	B . I. INSPECTORI, Muja Ion
Contabil şef, ec.I.Baschinos	Contabil şef, Bucoiu Sava	Contabil şef, Satrapeli N	Iordache Sabin

Fig. 251d. Notă privind închiderea şantierului şi a finanţării investiţiei „Dezvoltarea şi sistematizarea S.N. C-ta, etapa 1977, conform HCM 1634/1973 şi Anexa I din data de 28.08.1981.

ANEXA Nr. 1
28.8.1981

SITUATIA

obiectivelor puse în funcţiune(date în folosinţă)pînă la 3o.iunie a.c.
la care nu s-au închis şantierele şi finanţările. – mii lei –

Denumirea beneficiarului şi a lucrării.Data începerii execuţiei şi a punerii în funcţiune(dării în folosinţă)a ultimei capacităţi conf.p.v.	Valoarea lucrării conform documentaţiei	Realizări cumulate pînă la punerea în funcţ.	Volumul lucrări- lor de exe- cutat stab.conf p.v.rec.	Volumul lucrărilor realizat din care: pînă la 31.XII 1980	pînă la 31.VII 1981	Volumul lucrări- lor rămase de executat după 31. VII.1981 urmare con- tract	TOTAL C + M Valoarea utilaje din care şi alte dotări	Data stabilită pentru închid.Conf.evi şant.şi contabi finanţ.Stabilit la contr	Valoarea fonduril fixe pus în funcţ
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
CAPACITATI DE PRODUCTIE PUSE IN FUNCTIUNE PINA LA 31.XII.1980.									
DEZVOLTAREA SI SISTEMATIZAREA S.N.CONSTANTA ETAPA 1977.Data începerii:doc 1971, data p.i.f. a ultimei capacităţi:doc.1979	2o2o198 1166527	1551671 1184581	264oo 15ooo	26226 9711	4876 1o75	31.ooo 4o35	26.2oo –		1962428 1962428

-1 buc./an cinematicare echivalente de 55ooo tdw
-1 buc/an petroliere echivalente de 15oooo tdw
-3o5 mil.lei/an reparaţii nove şi diverse

ŞANTIERUL NAVAL CONSTANŢA,
D I R E C T O R,
ing.Lumitru Fuiorea

contabil şef
ec. Ion Baschinos

I.C.M.,
DIRECTOR
Ing. Florea I.

CONTABIL ŞEF

* La valoarea aprobată pentru C+M se adaugă 5 % diverse şi neprevăzute în sumă de 38.ooo mii lei, rezultînd o valoare totală de 1.2o4.527 mii lei

** Sumele menţionate în coloana 7 reprezintă valori realizate de la 1.o1.1981 la 31.o7.1981.

Este evident că suma valorilor celor 5 calculații de preț (corespunzătoare celor 5 etape fizice de fabricație a navei) era egală cu prețul navei prevăzut în contract și aprobat de Comitetul de Stat pentru Prețuri. Navele de mare tonaj aveau prețuri foarte mari (350 milioane lei pentru un mineralier de 65.000 tdw și 650 milioane lei pentru un petrolier de 150.000 tdw). Cum ciclul de fabricație era de cca. 2 ani (produse cu ciclu lung de fabricație), noua soluție ușura finanțarea execuției, aceasta făcându-se pe perioade mai scurte și cu credite mai mici iar beneficiarul plătea practic nava în 5 rate. Toate aceste documentații tehnologice aprobate de conducerea șantierului și avizate de beneficiari au devenit documentele legale de planificare, programare, finanțare, recepție, decontare și raportare a producției marfă de nave. Și graficele de urmărire a execuției fiecărei nave se făceau pe etape (vezi 265d, 274d).

- ***atelierul de proiectare tehnologii reparații nave (A.P.T.R.N.), condus de Ing. I. Scupi***, cu un efectiv de **36** persoane în anul 1974, **47** în 1982 și **43** în 1986. Elabora tehnologiile de reparații pentru toate tipurile și mărimile de nave din planul de reparații, promovarea tehnologiilor noi pentru recondiționarea pieselor mecanice și reducerea importurilor.

Tot în subordinea Ing. Șef cu pregătirea fabricației era și ***colectivul de trasaj optic*** înființat în **1972** cu cca. 7 trasatori navali pentru execuția documentației de debitare.

În domeniul planificării, pe lângă noua metodologie de planificare, urmărire și livrare pe cele 5 etape ale producției marfă la navele de mare tonaj, indicatorii Planului de Stat au suferit schimbări importante, în afară de producția globală și marfă, întreprinderile industriale fiind obligate să urmărească, să înregistreze și să raporteze și indicatorii **producție netă** și **producție marfă vândută și încasată**, aceasta din urmă în scopul reducerii producției pe stoc. Acești noi indicatori de plan mobilizau întreprinderile pentru îmbunătățirea activității economice. Nivelul de realizare a planului la producția netă condiționa aprobarea și eliberarea fondului lunar de salarii pentru plata angajaților.

Pe linie de **organizarea superioară a muncii** s-au redus activitățile în regie și s-a generalizat munca în **acord global** la muncitori apoi la maiștri și atelierele de proiectare.

Oficiul de calcul a fost dotat și perfecționat continuu sub comanda inginerului **I. Satrapelea**, care a început activitatea în 1976 cu 6 persoane de specialitate (analiști, programatori și operatori). Se întocmeau importante documente de lucru, analiză și control pentru conducere și compartimentele funcționale (Plan, Aprovizionare și stocuri din depozite, State de funcțiuni personal, Contabilitate și Financiar, A.P.T.C.N. și A.P.T.R.N. pentru lansarea în fabricație a materialelor și manoperei de execuție, norme de consum de materiale pe produs, grafice de programare a producției etc. O lucrare elaborată lunar de Oficiul de calcul era **„Situația comparativă de manoperă”** pentru navele în construcție, din care rezulta exact volumul total de manoperă lansat la secții și ateliere precum și manopera pontată de muncitori. În baza baremurilor de manoperă stabilite și aprobate de conducere pentru

fiecare navă, se putea deduce **gradul de realizare fizică (finisare tehnică) în procente**, ajuns în fiecare lună, pentru fiecare navă aflată în construcție. De asemenea pentru execuția corpului se puteau elabora documente cu consumul de manoperă pe fiecare secție asamblată (dublu fund, tancuri de gurnă etc.) și altele.

Structurarea și perfecționarea organizării secțiilor și atelierelor de producție s-a făcut în concordanță cu fluxurile tehnologice optime proiectate pentru cele 2 fabrici.

În anul 1980, **Fabrica de construcții nave** era condusă de Ing. Șef fabrică, **A. Sabău** și funcționa cu următoarele secții și ateliere:

Secția I-a Confecții, asamblări condusă de **Ing. M. Gheorghe**, organizată cu 3 ateliere (2 ateliere cu activitatea în hala corp și un atelier în hala veche de lăcătușerie):

- atelierul de debitare și confecții gr. I, condus de Ing. V. Daghie;
- atelierul asamblări gr. II, condus de Sing. G. Icoana;
- atelierul lăcătușerie gr. III, condus de Ing. V. Bercea.

Secția I-a montaj în doc, condusă de **Ing. D. Teodorescu**, cu activitate pe platformele exterioare și în docurile uscate având 2 ateliere specializate:

- atelierul lăcătușerie construcții navale montaj în doc gr. I, condus de Ing. F. Oprea;
- atelierul de sudură montaj în doc gr. II, condus de Ing. S. Balcan.

Secția II-a Mecanică construcții nave (prelucrări mec., montaj bord și electr.) condusă de **Ing. N. Constantinescu**, având 3 ateliere:

- atelierul de prelucrări mecanice gr. III, condus de maistrul pr. N. Petrescu;
- atelierul montaj bord gr. III, condus de Ing. N. Sidorenco;
- atelierul electric gr. III, condus de Ing. I. Dobre.

Secția Tubulatură, condusă de **Ing. T. Duca**, având 2 ateliere:

- atelierul confecții tubulatură gr. III, condus de Sing. M. Dorobantu;
- atelierul montaj tubulatură la nave gr. III, condus de Ing. N. Bocaneala.

Secția III-a construcții nave (tâmplărie și vopsitorie), condusă de **Ing. St. Giuglea.**

În anul 1980, **Fabrica de reparații nave** era condusă de Ing. **I. Barca și** funcționa cu următoarele secții și ateliere:

Secția I-a reparații nave, condusă de **maistrul pr. N. Barbu;**

Secția II-a reparații nave (mecanică și electrică), condusă de Șef secție, **Ing. N. Chitic** și Șef secție de schimb Ing. V. Tănase cu următoarele ateliere:

- atelierul mec. rep. montaj bord gr. I, condus de Ing. S. E. Dinu;
- atelierul mec. rep. montaj bord gr. III, condus de Ing. Al. Timotin;
- atelierul electric rep. gr. II, condus de Ing. T. Iordănescu,

Secția III-a reparații nave, condusă de **Ing. Gh. Cojocaru.**

Fig. 202f. 31 august 1980, lansarea la apă a mineralierului de 65.000 tdw nr. 2. La lansare, a purtat numele de „Dionysos" (nava era contractată la export – Grecia). Ulterior contractul extern a fost reziliat și nava a fost livrată în 1981 la Navrom, purtând numele „Brănești" (fotografie publicată în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 2 sept. 1980).

Fig. 203f. Panoul navaliștilor fruntași (foto publicată în „Dobrogea Nouă" din data de 2.IX.1980).

Fig. 204f. Panou cu încă 4 navaliști evidențiați la construcția corpului celui de-al 2-lea mineralier de 65.000 tdw (fotografie publicată în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 3.IX.1980).

La I.M.N. Constanța

ÎNNOIREA CONTINUĂ A PRODUCȚIEI, DOVADĂ A COMPETENȚEI ȘI RĂSPUNDERII ÎNTREGULUI COLECTIV

Inginerul Constantin Constantinescu, directorul Întreprinderii mecanice navale, era într-o secție de producție acolo unde se montau ultimele subansamble la o pompă de mare presiune, destinată șantierelor navale de la Mangalia. **„Am lucrat pînă acum — ne spunea el — echipamente și instalații navale în valoare de aproape 400 milioane lei, onorînd-ne sarcinile contractuale față de toți beneficiarii și, spre lauda colectivului, le-am realizat fără rabat de calitate. Mai mult, pot să vă arăt nenumărate scrisori de mulțumire venite pe adresa întreprinderii noastre de la Galați, Tulcea, Turnu Severin, Brăila, Cernavodă.**

Subliniez că producția noastră s-a înnoit din mers, chiar și în cazul acelor produse pentru care pînă acum apelam la importuri".

Ultima realizare a acestui colectiv: renunțarea la efortul valutar în execuția unui produs mult solicitat de șantierele navale din Constanța și Mangalia: **armăturile de impreunare de la lanțurile de ancoră.** Autorii acestei premiere industriale au fost Ion Drăgănescu, maistru, Petre Pîrvu, ajustor, Paul Grigorenco, frezor, și Ion Rădălie, muncitor specialist.

(Urmare din pag. I)

Au fost momente cînd totul se lua de la început, căutîndu-se alt metal, turnîndu-se, cu migală de bijutier, alte repere, strunjindu-se, filetîndu-se, matrițîndu-se. S-a lucrat cu îndîrjire, au fost nopți de căutări și eforturi.

Acum, la I.M. Navală, în dreptul reperului „armături de împreunare a lanțurilor de ancoră", ansamblu solicitat la mineralierele de 55.000 și 65.000 tdw, de către șantierele navale din Mangalia și Constanța, s-a scris: **„Se realizează în întreprindere, fără efort valutar".** Un succes al unui colectiv puternic, care a demonstrat că poate să-și înnoiască producția din mers. Mărturie sînt pompele automersibile cu debit de pînă la 250 mc pe oră, schimbătoarele de căldură, instalațiile pentru stins incendii la bord, agregatele hidraulice de la valvulele petrolierelor de 150.000 tdw — adică faptele concrete ale muncitorilor, ale comuniștilor de la Întreprinderea mecanică navală Constanța.

N.R. Cu cîteva ore înainte redactării acestui reportaj am fost informați că la I.M. Navală a fost realizat un nou produs: **pompa automersibilă de 400 mc pe oră, destinată instalațiilor de balast ale mineralierelor de mare capacitate.** Nu putem încheia aceste rînduri, deci, fără să nu le adresăm, încă o dată, harnicilor realizatori felicitări și SUCCES!

Fig. 254d. Extras din articolul publicat în „Dobrogea Nouă" din data de 7.XII.1983.
Articolul remarca succesele întreprinderii Mecanice-Navale Constanța sub conducerea Inginerului C-tin Constantinescu, director în perioada 1980 – 1985.
Ing. C. Constantinescu a lucrat la S.N. C-ta în perioadele 1959 – 1980 și 1985 – 1991.

Fig. 228f. Foto din 1972. Ing. C. Constantinescu (primul din stânga), împreună cu Ing. I. Voineagu (în mijloc) și Ing. M. Stan (dr.) iar jos Tehn. A. Secareanu, se deplasează cu șalupa S.N. C-ta la danele portului C-ta, pentru navele cu lucrări de reparații.
Date din activitatea inginerului constructor naval, C-tin Constantinescu: Ing. stagiar la S.N. C-ta (1959 – 1961), dispecer la Serv. Producție (1962 – 1968), Șef Secție Mecanică în perioadele 1969 – 1972 și 1975 – 1980, Șef Serv. Producție în perioadele 1972 – 1974 și 1986 – 1988, Director la IMN C-ta în perioada 1980 – 1985, Șef Serv. Tehnic reparații nave în perioada 1988 – 1991. (Decedat la Lugoj în 1999).

Secțiile de producție din S. N. Constanța care deserveau ambele fabrici erau:

- **Secția IV-a Mecano-Energetică**, condusă de **Ing. G. Simatiuc;**
- **Secția V-a Docuri**, condusă de **Ing. I. Ursac**, având 3 ateliere:
  - atelierul docuri uscate, condus de Ing. M. Traicu;
  - atelierul doc plutitor nr. 1 (8.000 t), condus de T. Vasilescu;
  - atelierul doc plutitor nr. 2 (15.000 t), condus de Ing. G. Lipici.

Cu această forță umană de producție și proiectare prezentată mai sus, bine organizată și condusă, în perioada 1975 – 1990, S. N. Constanța și ulterior Întreprinderea de Construcții Navale Constanța (prin preluarea în 1984 a S. N. „2 Mai" Mangalia), a reușit execuția seriilor de nave mineralier de 55.000 tdw și 65.000 tdw, petroliere de 150.000 tdw și 85.000 tdw, mineraliere de 165.000 tdw, ferryboat-uri de 12.000 tdw docuri plutitoare de 10.000 și 20.000 tone dar și dragi absorbant – refulante de 3.600 mc/h, barje de 3.000 t, porțile ecluzelor Canalului Dunăre M. Neagră, derocatoare pneumatice plutitoare, containere metalice de 20 și 40 picioare, geamandură și braț rotitor pentru instalație de extracție țiței în exploatare marină etc., îndeplinindu-și obiectivele din Programul Naval de construcții și reparații de nave.

5.1.2. Tehnologii moderne de fabricație la Șantierul Naval Constanța

Dotările tehnice de nivel mondial cu care au fost înzestrate principalele secții și platforme de producție în etapa 1972 – 1977, de dezvoltare și sistematizare a S. N. Constanța, au determinat implementarea și aplicarea tehnologiilor de vârf în construcția și reparația navelor de mare tonaj. Spre deosebire de tehnologia „ocolită" aplicată la execuția primului mineralier de 55.000 tdw, tehnologie impusă de condițiile realizării navei în paralel cu marea investiție (construcția docurilor uscate și a halelor industriale), seria de mineraliere executate după 1975 a beneficiat, de la an la an, de punerea în funcțiune a liniilor tehnologice mecanizate, a mașinilor și instalațiilor de producție de nivel mondial. Tehnologiile noi, de mare productivitate, s-au aplicat la construcția corpurilor de nave (lansate în fabricație de obicei în loturi de câte 2 nave) și echiparea acestora cu mașini și instalații.

Programele anuale de tehnologii noi vizau eficiența maximă privind reducerea consumului de metal și de manoperă, scurtarea ciclurilor de montaj în docurile uscate, organizarea superioară și specializarea forței de muncă, întronarea ordinii și disciplinei tehnologice, sporirea producției și creșterea nivelului calitativ a acesteia.

În elaborarea și aplicarea în construcția de nave a tehnologiilor noi, un aport deosebit l-au avut **Ing. Gh. Codreanu** (Ing. Șef cu pregătirea fabricației), **Ing. M. Rusen și Ing. I. Safta**, (Șefi A.P.P.), **Ing. N. Orac** (Șef A.P.T.C.N.), **Ing. N. Cosma** (Șef A.P.S.A.M.) **Ing. M. Gheorghe** și **Ing. M. Stan** (Șefi Secția I-a Confecții, asamblări), **Ing. D. Teodorescu** (Șef Secție I-a Montaj în doc), **Ing. G. Vizireanu și Ing. N. Constantinescu** (Șef Secție II-a Mecanică construcții noi), **Ing. T. Duca** (Șef Secție Tubulatură), **St. Parlea** (Șef Atel. Sculărie), precum și inginerii tehnologi și maiștrii care lucrau în Fabrica de construcții nave.

LA S.N.C., ÎN PREMIERĂ PE ŢARĂ

5.04.81

Montajul monobloc al motorului la mineralierul de 65.000 tdw

Sîmbătă, la Şantierul naval din Constanţa s-a realizat, în premieră pe ţară, montajul monobloc al motorului principal la mineralierul de 65.000 tdw, motor care reprezintă un veritabil colos, cîntărind 500 de tone şi avînd o capacitate de 19.000 CP.

După cum ne-a declarat inginerul Dumitru FUIOREA, directorul Şantierului naval din Constanţa, pînă în prezent montajul motorului se făcea direct în navă, asamblîndu-se piesele sale componente: carter, arbore cotit, blocuri cilindri, pistoane, chiulase şi toate celelalte agregate componente. Această operaţie se executa în circa 2—3 luni şi se făcea în paralel cu alte lucrări ce se executau în compartimentul maşinilor, în condiţii dificile de muncă şi presupunînd un consum mare de manoperă şi energie. Prin noua tehnologie, motorul se asamblează în totalitate într-o hală special amenajată, după care este ridicat, transportat şi introdus în navă cu ajutorul a două macarale gigant de 480 tone forţă fiecare.

Operaţia, de mare complexitate şi fineţe, a necesitat proiectarea unor dispozitive de ridicare, concepute de colectivul atelierului de proiectare din cadrul şantierului, care permit echilibrarea sarcinii de 500 tone pe cele 6 cîrlige ale macaralelor şi pe 24 de puncte de legare la motor.

C. ISMĂILEANU

Fig. 250d, 200f. Text extras din articolul publicat în „Dobrogea Nouă”/5 aprilie 1981. Directorul S.N. Constanţa, Ing. D. Fuiorea, explica tehnologia de montaj monobloc a motoarelor principale pe navele de mare tonaj (vezi foto din dreapta).

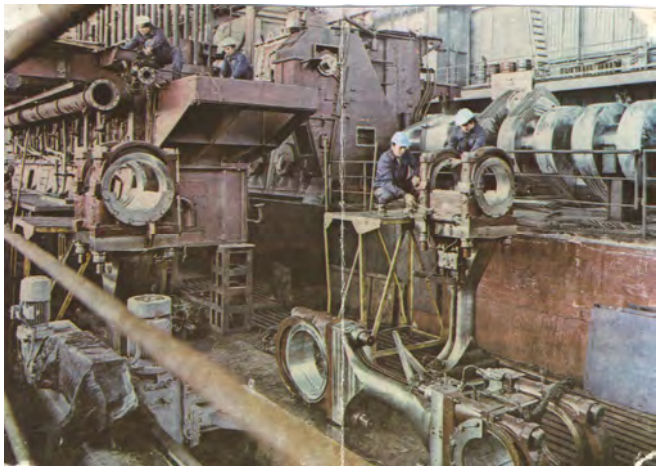
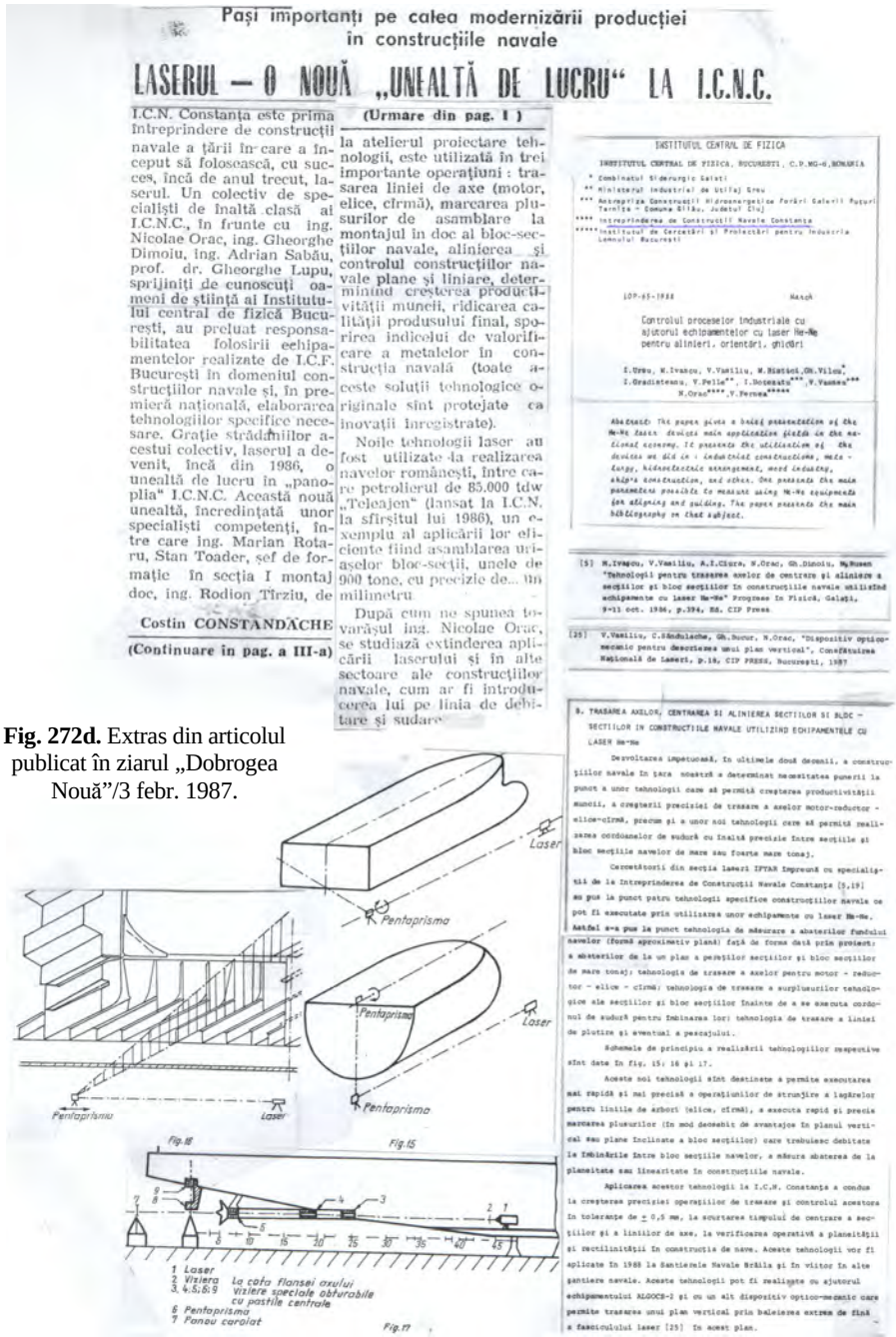


Fig. 201f. Foto din hala de deconservare şi asamblare a motoarelor pentru nave. Hala are acoperişul decapotabil pentru facilitarea manevrelor de ridicare a motoarelor principale cu greutatea de 500 – 900 t folosind 2 macarale de 480 t.



Paşi importanţi pe calea modernizării producţiei în construcţiile navale

LASERUL — O NOUĂ „UNEALTĂ DE LUCRU" LA I.C.N.C.

I.C.N. Constanţa este prima întreprindere de construcţii navale a ţării în care a început să folosească, cu succes, încă de anul trecut, laserul. Un colectiv de specialişti de înaltă clasă ai I.C.N.C., în frunte cu ing. Nicolae Orac, ing. Gheorghe Dimoiu, ing. Adrian Sabău, prof. dr. Gheorghe Lupu, sprijiniţi de cunoscuţi oameni de ştiinţă ai Institutului central de fizică Bucureşti, au preluat responsabilitatea folosirii echipamentelor realizate de I.C.F. Bucureşti în domeniul construcţiilor navale şi, în premieră naţională, elaborarea tehnologiilor specifice necesare. Graţie străduinţelor acestui colectiv, laserul a devenit, încă din 1986, o unealtă de lucru în „panoplia" I.C.N.C. Această nouă unealtă, încredinţată unor specialişti competenţi, între care ing. Marian Rotaru, Stan Toader, şef de formaţie în secţia I montaj doc, ing. Rodion Tîrziu, de

Costin CONSTANDACHE

(Continuare în pag. a III-a)

(Urmare din pag. 1)

la atelierul proiectare tehnologii, este utilizată în trei importante operaţiuni: trasarea liniei de axe (motor, elice, cîrmă), marcarea plusurilor de asamblare la montajul în doc al bloc-secţiilor navale, alinierea şi controlul construcţiilor navale plane şi liniare, determinînd creşterea productivităţii muncii, ridicarea calităţii produsului final, sporirea indicelui de valorificare a metalelor în construcţia navală (toate aceste soluţii tehnologice originale sînt protejate ca inovaţii înregistrate).

Noile tehnologii laser au fost utilizate la realizarea navelor româneşti, între care petrolierul de 85.000 tdw „Tejeajen" (lansat la I.C.N. la sfîrşitul lui 1986), un exemplu al aplicării lor eficiente fiind asamblarea urîaşelor bloc-secţii, unele de 900 tone, cu precizie de... un milimetru.

După cum ne spunea tovarăşul ing. Nicolae Orac, se studiază extinderea aplicării laserului şi în alte sectoare ale construcţiilor navale, cum ar fi introducerea lui pe linia de debitare şi sudare.

INSTITUTUL CENTRAL DE FIZICA

INSTITUTUL CENTRAL DE FIZICA, BUCUREŞTI, C.P.MG-6, ROMANIA

* Combinatul Siderurgic Galaţi

** Ministerul Industriei Uşoare

*** Antrepriza Construcţii Hidroenergetice Porţile Cazanelor - Comuna Eibu, Judeţul Cluj

**** Intreprinderea de Construcţii Navale Constanţa

***** Institutul de Cercetări şi Proiectări pentru Industria Lemnului Bucureşti

Controlul proceselor industriale cu ajutorul echipamentelor cu laser He-Ne pentru alinieri, orientări, ghidări

I.Oreu, M.Ivaşcu, V.Vasiliu, M.Bistrici, Gh.Vilcu*, I.Gradinteanu, V.Pelle**, I.Bonteatu***, V.Vames*** M.Orac****, V.Pernea*****

Abstract: The paper gives a brief presentation of the He-Ne laser devices main application fields in the national economy. It presents the utilization of the devices we did in industrial constructions, metallurgy, hidroelectric arrangement, wood industry, ships construction, and others. One presents the main parameters possible to measure using He-Ne equipments for aligning and guiding. The paper presents the main bibliography on that subject.

[5] M.Ivaşcu, V.Vasiliu, A.I.Ciora, N.Orac, Gh.Dinoiu, M.Rusen "Tehnologii pentru trasarea axelor de centrare şi alinierea a secţiilor şi bloc secţiilor în construcţiile navale utilizînd echipamente cu laser He-Ne" Progress in Fizică, Galaţi, 9-11 oct. 1986, p.394, Ed. CIP Press.

[25] V.Vasiliu, C.Săndulache, Gh.Bucur, N.Orac, "Dispositiv optico-mecanic pentru descrierea unui plan vertical", Conferinţa Naţională de Laseri, p.18, CIP PRESS, Bucureşti, 1987

5. TRASAREA AXELOR, CENTRAREA ŞI ALINIEREA SECŢIILOR ŞI BLOC – SECŢIILOR IN CONSTRUCŢIILE NAVALE UTILIZIND ECHIPAMENTELE CU LASER He-Ne

Dezvoltarea impetuoasă, în ultimele două decenii, a construcţiilor navale în ţara noastră a determinat necesitatea punerii la punct a unor tehnologii care să permită creşterea productivităţii muncii, a creşterii preciziei de trasare a axelor motor-reductor - elice-cîrmă, precum şi a unor noi tehnologii care să permită realizarea cordoanelor de sudură cu înaltă precizie între secţiile şi bloc secţiile navelor de mare sau foarte mare tonaj.

Cercetătorii din secţia laseri IFTAR împreună cu specialiştii de la Intreprinderea de Construcţii Navale Constanţa [5,19] au pus la punct patru tehnologii specifice construcţiilor navale ce pot fi executate prin utilizarea unor echipamente cu laser He-Ne. Astfel s-a pus la punct tehnologia de măsurare a abaterilor fundului navelor (formă aproximativ plană) faţă de forma dată prin proiect; a abaterilor de la un plan a pereţilor secţiilor şi bloc secţiilor de mare tonaj; tehnologia de trasare a axelor pentru motor - reductor - elice - cîrmă; tehnologia de trasare a surplusurilor tehnologice ale secţiilor şi bloc secţiilor înainte de a se executa cordonul de sudură pentru îmbinarea lor; tehnologia de trasare a liniei de plutire şi eventual a pescajului.

Schemele de principiu a realizării tehnologiilor respective sînt date în fig. 15; 16 şi 17.

Aceste noi tehnologii sînt destinate a permite executarea mai rapidă şi mai precisă a operaţiunilor de strunjire a lagărelor pentru linitile de arbori (elice, cîrmă), a executa rapid şi precis marcarea plusurilor (în mod deosebit de avantajos în planul vertical sau plane înclinate a bloc secţiilor) care trebuiesc debitate la îmbinările între bloc secţiile navelor, a măsura abaterea de la planeitate sau liniaritate în construcţiile navale.

Aplicarea acestor tehnologii la I.C.N. Constanţa a condus la creşterea preciziei operaţiilor de trasare şi controlul acestora în toleranţe de ± 0,5 mm, la scurtarea timpului de centrare a secţiilor şi a liniilor de axe, la verificarea operativă a planeităţii şi rectilinităţii în construcţia de nave. Aceste tehnologii vor fi aplicate în 1988 la Santierele Navale Brăila şi în viitor în alte şantiere navale. Aceste tehnologii pot fi realizate cu ajutorul echipamentului ALGOCS-2 şi cu un alt dispozitiv optico-mecanic care permite trasarea unui plan vertical prin baleierea extrem de fină a fasciculului laser [25] în acest plan.

Laser
Pentaprisma
Pentaprisma
Laser
Pentaprisma
Pentaprisma
Laser

Fig.16

Fig.15

1 Laser
2 Vizieră
3, 4, 5, 6, 9 Viziere speciale obturabile cu pastile centrale
6 Pentaprisma
7 Panou caroiat

La cota flansei oxului

Fig.17

Fig. 272d. Extras din articolul publicat în ziarul „Dobrogea Nouă"/3 febr. 1987.

Fig. 273d. Documente publicate de Institutul Central de Fizică Bucureşti în 1987 şi 1988 privind tehnologiile cu laser aplicate şi la ICN Constanţa (autori Ing. N. Orac, Ing. Gh. Dimoiu şi Ing. M. Rusen).

Constructori de nave constănțeni la

Expoziția mondială a invențiilor tinerilor inventatori

Invenții — inovații

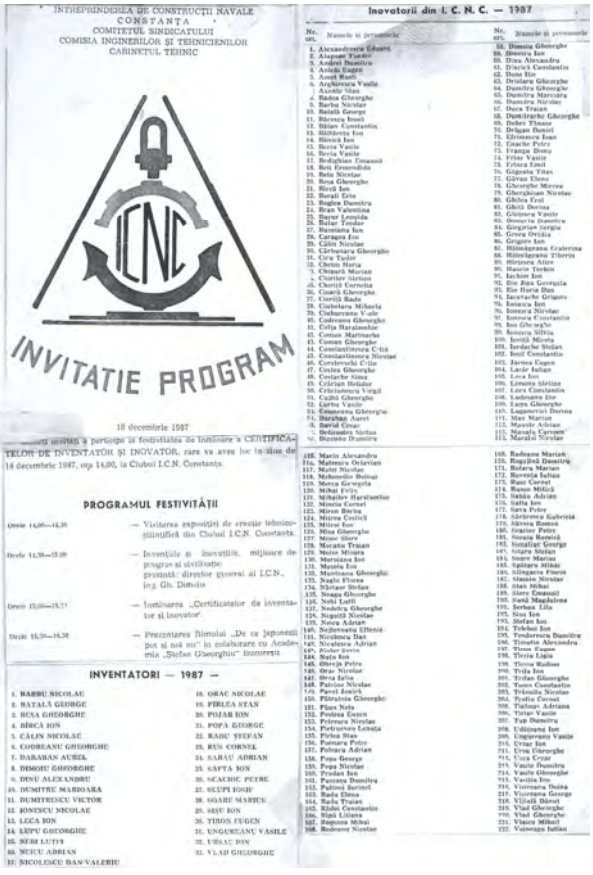
Din 1980 și până în prezent, la cabinetul tehnic al întreprinderii s-au înregistrat 166 dosare de contracte și 21 cereri de brevete de invenții.

La Expoziția mondială a invențiilor tinerilor inventatori, desfășurată recent la Plovdiv (R.P. Bulgaria), sub genericul acțiunilor inițiate în cadrul Anului Internațional al Tineretului, manifestare la care au fost prezentate creații ale tinerilor din 58 țări ale lumii, în standul destinat României au fost expuse și două dintre recentele invenții semnate de navaliști constănțeni.

Prima dintre aceste invenții este realizată de inginerii proiectanți Sergiu Grigorian și Nicolae Matei și se referă la „Sistem de electrozi și instalație pentru probarea generatoarelor trifazate", cu eficiență în probarea generatoarelor trifazate de orice tip utilizate în industria construcțiilor de mașini. Cea de-a doua invenție prezentată la expoziția mondială se intitulează „Stand pentru sudarea semiautomată a platbenzilor" și are ca autori pe ing. Ion-Alexandru Dinu, tehnician Petru Scacioc, ing. Marioara Dumitru și tehnician Ion Sin. Standul învanat de cei patru tineri permite centrarea, fixarea și sudarea semiautomată pe ambele părți ale platbenzilor, având efecte deosebite asupra creșterii productivității muncii și economisirii metalului.

În cursul lunii noiembrie, la Salonul național al invențiilor, Întreprinderea de construcții navale din Constanța a prezentat cinci invenții și șase inovații, cabinetul tehnic al întreprinderii fiind distins cu Diploma de onoare a O.S.I.M. pentru calitatea și eficiența activității desfășurate.

Fig. 270d. Extras din articolul „Dobrogea Nouă" din data de 20 dec. 1985, care prezintă inventatori de la S. N. Constanța (Ing. S. Girgirian. Ing. N. Matei, Ing. Al. Dinu. Ing. M. Dumitru, tehn. I. Sisu și P. Scacioc), participanți la expoziția mondială a invențiilor de la Plovdiv – Bulgaria.



ÎNTREPRINDEREA DE CONSTRUCȚII NAVALE CONSTANȚA
COMITETUL SINDICATULUI
COMISIA INGINERILOR ȘI TEHNICIENILOR
CABINETUL TEHNIC

INVITAȚIE PROGRAM

Inovatorii din I. C. N. C. — 1987

PROGRAMUL FESTIVITĂȚII

INVENTATORI — 1987 —

Fig. 271d. 18 dec. 1987. La Clubul S.N. C-ta au fost invitați 222 inovatori și 33 inventatori, pentru înmânarea într-un cadru festiv a certificatului de inovator și inventator.

După cum reiese și din documentele anexate la textul monografiei – album, tehnologiile noi aplicate pe fluxul de fabricație a navelor au fost următoarele:

- linii tehnologice de transport mecanizat pe rolganguri a tablelor și profilelor navale și manipularea cu poduri rulante dotate cu electromagneți (vezi 150f, 172f);
- sablarea și pasivizarea mecanizată a tablelor și profilelor înainte de debitare;
- debitarea tablelor navale pe mașini automate cu control optic și numeric (vezi 156f);
- albumarea resturilor de table rezultate din prima croire și debitare și elaborarea tehnologiilor de utilizare pentru execuția pieselor mici de saturare, suporți și postamenți, flanșe pentru tubulaturi, plăcuțe de etanșare, suporți de izolație etc.;
- execuția secțiilor plane pe linia mecanizată ESAB, dotată cu tacte de sudură automată cu arce multiple, pentru formarea panourilor de tablă și sudarea osaturii pe panou (secția de performanță: 16 m x 24 m și G = 300 tone, vezi 159f, 160f, 161f, 162f);
- fasonarea mecanică a tablelor și profilelor folosind date stabilite pe calculator;
- execuția secțiilor curbe pe stenduri reglabile, folosind date stabilite pe calculator;
- tehnologii și instalații pentru sudarea semiautomată în mediu protector de CO_2 a structurilor de corp și confecția tubulaturilor;
- tehnologii de presaturare pe platformă a secțiilor și blocsecțiilor de corp cu treceri pentru tubulaturi și trasee de cabluri electrice, postamenți, tubulaturi, armături, agregate etc.(vezi 213f);
- flux tehnologic și tehnologii de sablare și vopsire în hale specializate a secțiilor de corp înainte de montajul în doc (vezi 260f);
- transportul blocsecțiilor de la hală pe platforme, folosind autotrailere 2 x 200 tone (vezi 261f);
- tehnologii și dispozitive de legare pentru rostogolirea în aer cu 2 macarale a secțiilor de corp în vederea sudării în poziție cât mai orizontală;
- premontajul pe platformă a blocurilor mari de corp saturate cu instalații și agregate în greutate totală de până la 960 tone, manipulate și introduse în docul uscat cu 2 macarale de 480 tf cuplate, folosind sisteme de legare și grinzi speciale de echilibrare (vezi 212f, 213f, 214f, 215f, 216f, 302f, 321f);

- tehnologii de montaj și de lucru pe schele la mare înălțime folosite la asamblările de pe platforme și la montajul navelor în doc, întocmirea albumelor de schele specifice zonelor de lucru și schele mecanice cu platformă autoridicatoare pentru zona cilindrică.
- tehnologie de prefabricare a tubulaturilor navale după schițe cotate și confecționarea de module de instalații cu tubulatură, armături și agregate (vezi 182f, 255f);
- tehnologie de execuție pe platformă a suprastructurilor, saturate, izolate și vopsite (modul de cca. 700 – 900 tone greutate), consolidarea, legarea, ridicarea și montarea pe navele mineraliere și petroliere folosind 2 macarale de 480 tf (vezi 209f, 220f);
- tehnologie și grindă specială pentru montajul monobloc al motoarelor principale la navele de mare tonaj, folosind 2 macarale de 480 tf (vezi 250d, 200f, 201f, 221f);
- tehnologie și dispozitiv de montaj fără pană a elicelor la navele mineraliere și petroliere;
- tehnologie de centrare a liniilor de axe, trasarea linei de plutire și a scărilor de pescaj, alinierea blocsecțiilor la cuplare și marcarea plusurilor de montaj etc., folosind teodolitul și instalația laser cu He-Ne (vezi 272d, 273d);
- tehnologie și instalație cu electrozi pentru probarea generatoarelor trifazate montate pe nave (vezi 270d);
- tehnologie de curățire mecanizată a carenelor cu echipamente folosind particule abrazive și jet de apă cu înaltă presiune și vopsirea cu aparate fără aer.

De asemenea prin programele anuale de dotare cu SDV-uri și autoutilări s-au construit o serie de dispozitive specifice tipurilor de nave precum: strunguri portative pentru linii de axe și cârme, cărucior pentru montajul elicelor și cârmelor, dispozitiv pentru montajul pintenilor de cârmă, ocheți și grinzi speciale de manevră a blocsecțiilor, dispozitiv de presare cu aer a tancurilor pentru verificarea etanșării, dispozitiv de tușare a elicelor pe axul portelice, linia tehnologică de fabricație a containerelor de 40 și 20 picioare etc.

Aplicarea tehnologiilor cu mare eficiență în construcția navelor de mare tonaj la S. N. Constanța a condus la înregistrarea următoarelor performanțe:

- creșterea coeficientului de utilizare a metalului de la 82% la 92%;
- reducerea manoperii de fabricație cu cca. 40% la navele de serie;
- reducerea ciclului de montaj în doc cu peste 50% la navele de serie;
- reducerea ciclurilor de armare și probe etc.

În activitatea Fabricii de reparații nave s-au introdus tehnologii noi ce vizau în primul rând reducerea consumului de materiale și manoperă, reducerea importurilor de piese de schimb și reducerea ciclului de reparații la nave și a costurilor de producție.

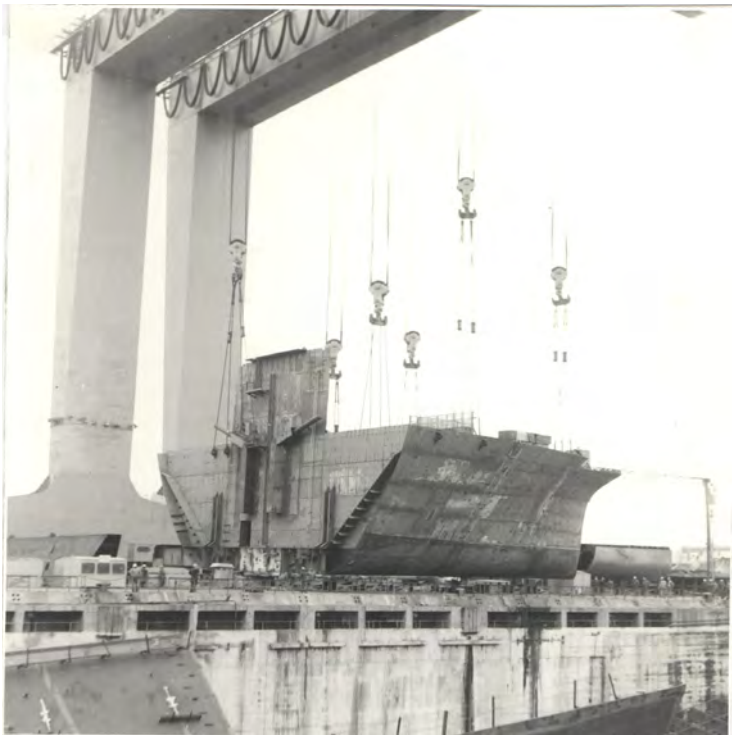


Fig. 215f. Fotografie din august 1982. Momentul când cele 2 macarale de 480 t au adus blocul 1 (G = 960 t), al mineralierului nr. 6 „Bărăgan", deasupra docului uscat. Această navă a fost montată în doc numai din blocuri mari saturate (inclusiv suprastructura și motorul principal monobloc) și ciclul de montaj în doc a fost de numai 3 luni și 18 zile (record la acea dată, la S.N. C-ta, pentru o navă de 65.000 tdw). Mineralierul nr. 6 de 65.000 tdw „Bărăgan" a fost lansat la apă în data de 8.XI.1982 și livrat la Navrom la data de 15.XII.1982, contractul cu grecii fiind reziliat. La această navă, S.N. C-ta a realizat și un ciclu minim de armare la cheu și probe de sub 1,5 luni.

În promovarea tehnologiilor noi la reparațiile de nave, în perioada 1980 – 1990, un aport deosebit l-au avut **Ing. I. Barca** (Ing. Șef fabrica reparații), **Ing. C. Constantinescu** (Șef secție II rep. nave și Șef A.P.T.R.N.), **Ing. I. Scupi** (Șef A.P.T.R.N.), **Ing. N. Chitic** (Șef secție II rep. nave), **Ing. E. Tiron** (Șef Secție I reparații nave), **Ing. T. Iordănescu** (Șef Atelier Electrica reparații nave), **N. Petrescu** (Șef Atel. prelucrări mecanice).

Noile tehnologii au pus în valoare investițiile specifice făcute la Fabrica de reparații nave precum:

- organizarea și dotarea Atelierului de mecanică fină (vezi 245d);
- atelierul pentru metalizarea și recondiționarea pieselor de schimb dotat cu echipamente METCO, dispozitive electrice de pulverizare și echipament METALOCIK;
- standuri de probe și echilibrare;
- instalații de sablaj și vopsire;

În activitatea de reparații nave, o eficiență economică evidentă a rezultat prin aplicarea următoarelor tehnologii:

- recondiționarea arborilor port – elice prin înlocuirea bucșilor din bronz cu bandaj din otel inox;
- recondiționare prin suturare metalică a blocurilor de motoare și pistoane fisurate;
- îndreptare și completare pale deformate la elici, prelucrare mecanică și echilibrare;
- îndreptare la cald pe platou a bielelor de motor deformate;
- recondiționarea chiulaselor la motoare prin introducerea de scaune din otel înalt aliat;
- cercetare și asimilare la Câmpia Turzii a sârmei pentru metalizarea axelor de la motoarele auxiliare și cu ISIM Timișoara a electrozilor pentru sudarea electrică a pieselor din bronz, alamă și cupru;
- metalizarea rotoarelor de generatoare electrice, axe cotite pentru motoare și compresoare, pinioane de pompe, corpuri și capace de electromotoare, cuzineți etc.;
- recondiționarea bărcilor de salvare executate din fibră de sticlă;
- sablarea corpurilor de nave pe docuri cu instalații folosind jet de apă cu înaltă presiune (WOMA) și vopsirea mecanizată cu instalații fără aer (AIRLESS).

După anul 1980, la S. N. Constanța nivelul de aplicare a sarcinilor de mecanizare și automatizare a operațiilor de sablare, manipulare, debitare, fasonare, sudare, vopsire, atinsese și chiar depășise gradele prevăzute în Programul Naval, pentru șantierele navale în etapa 1984 – 1990 (vezi 269d), pentru construcții și reparații de nave.

O activitate intensă și eficientă în producție a fost desfășurată de Cabinetul Tehnic al S. N. Constanța condus de **Prof. Dr. Gh. Lupu,** care până în 1990 a înregistrat peste 220 inovatori și 33 inventatori, luând numeroase premii și clasându-se pe locurile fruntașe la nivelul M.I.C.M. și pe țară (vezi 270d, 271d, 272d, 273d).

5.1.3. Schimbarea echipei de conducere de la Șantierul Naval Constanța

La vizita lui N. Ceaușescu făcută la S. N. Constanța în luna **iulie 1981**, conducerea de partid a Județului Constanța (I. Stoian) a hotărât ca **Ing. Gh. Dimoiu** (Dir. Adj. Tehn.) să facă prezentarea șantierului. Directorul General al S. N. Constanța, **Ing. D. Fuiorea** fusese câteva zile în concediu medical dar era disponibil și foarte bine documentat privind posibilitățile de realizare a planului. Planul cincinal prevedea livrarea a 5 nave/an iar șantierul la acea dată putea finaliza numai 3 nave/an și directorul Ing. D. Fuiorea hotărâse să facă o informare reală în fața lui N. Ceaușescu. Desigur, conducerii județului nu-i făcea bine o informare reală și luase hotărârea neparticipării lui D. Fuiorea și apoi înlocuirea lui. Atunci se vântura lozinca angajament „cincinalul în 4 ani și jumătate!" și ***conducerea județului Constanța dorea o „informare voluntaristă" și cât mai convingătoare și au considerat că Ing. Gh. Dimoiu o putea face.***

În urma acelei vizite, după aproape 19 ani de activitate intensă și eficientă în fruntea conducerii S. N. Constanța, timp în care a contribuit hotărâtor la realizarea etapelor de dezvoltare din perioada 1963 – 1980, **Ing. D. Fuiorea** a fost înlocuit de **Ing. Gh. Dimoiu** care a preluat funcția de Director General la S. N. Constanța. Dezvoltările realizate la S. N. Constanța sub conducerea inginerului **D. Fuiorea** (etapele III și IV), din deceniile 7 și 8 ale Sec. XX vor rămâne în istorie, ca și cele făurite în prima jumătate a Sec. XX de predecesorii săi, iluștrii ingineri **Anghel Saligny** și **Gh. Rizescu** care au realizat primele 2 etape de dezvoltare. Ing. D. Fuiorea cu o bună pregătire profesională de specialitate, a știut să antreneze și să folosească gândirea colectivului de proiectanți și tehnologi pentru abordarea și aplicarea de soluții tehnice îndrăznețe ce au remarcat șantierul prin originalitate. A făcut multiple analize de perspectivă și a insistat la toate nivelurile pentru transformarea S. N. Constanța într-o mare unitate reprezentativă la M. Neagră, pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj.

Sub conducerea sa, numărul muncitorilor a crescut de la 1.100 în 1962 la 5.800 în 1981, a inginerilor de la 30 în 1962 la 210 în 1981 iar suprafața S. N. Constanța a crescut de la 6,5 ha în 1962 la 16,5 ha în 1965 și a ajuns la 70 ha după marea dezvoltare din 1977. În perioada 1975 – 1981, S. N. Constanța a executat 11 mineraliere de 55.000 tdw, din care două pentru export, 3 petroliere de 150.000 tdw și 2 mineraliere de 65.000 tdw, din care unul pentru export. Totuși, i se poate reproșa faptul că în echipele sale de conducere (Ing. Șef, Director Tehnic) nu a numit mai mulți ingineri specializați în construcții navale.

După eliberarea din funcția de Director al S. N. Constanța, Ing. D. Fuiorea s-a transferat la Filiala Icepronav din șantier. În perioada 1988 – 1989 a revenit la I.C.N. – Constanța, unde a îndeplinit funcția de Șef Secție Proiectare Tehnologii Construcții Nave.

Fig. 205f și 206f. 30 mai 1981. La S.N. C-ta s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw nr. 3, nava ce fusese contractată la export, Grecia (vezi denumirea „Porfyrion"). Conform contractului, trebuiau livrate firmei Stravelakis din Grecia navele de 65.000 tdw nr. 2-8. Ulterior, contractul a fost reziliat și nava nr. 3 a fost livrată la Navrom în anul 1981, cu numele „Bujoreni". (Fotografia navei lansate la apă și panoul de onoare al navaliștilor au fost publicate în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 31 mai 1981).

Fig. 207f. 7.XI.1981. A fost lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw nr. 4 care era contractat la export Grecia (vezi numele „Eleftheria"). În urma rezilierii contractului extern, nava a fost livrată la Navrom în anul 1982 cu numele „Bobâlna". (Fotografia navei a fost publicată în „Dobrogea Nouă"/8.XI.1981).

Fig. 208f. Petrolierul de 150.000 tdw nr. 3 „Libertatea" în bazinul de armare la S.N. C-ta. În foto: se execută probele de cheu. Nava a fost livrată la Navrom în anul 1981.

În noua echipă de conducere, alături de **Ing. Gh. Dimoiu** (Director), în 1981 au mai fost numiți **Ing. A. Sabău** (fost Ing. Șef Fabrică Construcții Nave), în funcția de Director Adj. Tehnic și **Ing. A. Daraban** (fost Șef Serv. Producție), în funcția de Ing. Șef Fabrică Construcții Nave.

Și-au păstrat funcțiile de conducere **Ec. D. Muhcina**, Dir. Adj. Comercial, **Ec. I. Baschinos**, Contabil Șef, **Ing. I. Barca**, Ing. Șef Fabrică Reparații Nave și **Ing. Gh. Codreanu**, Ing. Șef Pregătirea Fabricației. La acea dată, șefii Serviciilor, șefii Atelierelor de proiectare și a celorlalte compartimente funcționale erau următorii: **Ing. N. Orac**, Șef Serv. Plan – Dezvoltare, **Ing. V. Secota**, Șef Serv. Organizarea Producției, **Ing. E. Concegulian**, Șef Serv. Producție (numit în locul lui A. Daraban, promovat Ing. Șef Fabr. Constr. Nave), **Ing. M. Rusen**, Șef A.P.P., **Ing. M. Stan**, Șef A.P.T.C.N., **Ing. I. Scupi**, Șef A.P.T.R.N., **Ing. N. Cosma**, Șef A.P.S.A.M., **Ing. G. Vizireanu**, Șef Serv. C.T.C., **Ing. St. Iordache**, Șef Serv. Mec.-Energ., **Ing. M. Gheorghe.**, Șef secție I-a Construcții Nave, **Ing. D. Teodorescu**, Șef secție I-a Montaj în Doc, **Ing. N. Constantinescu**, Șef secție II-a Mec.-El. Construcții Nave, **Ing. St. Giuglea**, Șef secție III-a C.N., **Ing. T. Duca**, Șef secție Tubulatura, **Ing. E. Tiron,** Șef secție I-a Rep. Nave, **Ing. N. Chitic**, Șef secție II-a Mec-El. Rep. Nave, **Ing. Gh. Cojocaru** Șef secție III-a Rep. Nave, **Ing. I. Ursac**, Șef secție Docuri, **Ing. G. Simatiuc**, Șef secție Mec-Energ., **S. Parlea**, Șef atelier Sculărie, **Ec. C. Ciorbaru**, Șef Serv. Aprovizionare, **Ing. N. Matei**, Șef Birou Import – Export, **Ec. N. Lipan**, Șef Birou Cooperare, **G. Cinate**, Șef Bir. Transport-Depozite, **Ing. I. Satrapelea**, Șef Oficiu de Calcul, **Ing. C. Bozea,** Șef Cab. Tehnic, **Ec. I. Neagoie**, Șef Serv. Contabilitate, **Ec. I. Dinu**, Șef Serv. Financiar, **I. Filip**, Șef Serv. Personal, **Ing. C. Salcescu**, Șef Bir. Protecția Muncii, **N. Rădulescu**, Șef Serv. Administrativ.

După anul 1980, noi serii de ingineri, tineri absolvenți, au fost angajați la secțiile și atelierele celor 2 fabrici precum și la atelierele de proiectare produse și tehnologii. Menționăm inginerii de specialitate navală ca: R. Ciorata, E. Ghilea, M. Tarziu, **I. Fuiorea**, R. Tarziu, I. Rovența, C. David, A. Manole, J. Pavel, I. Pangrat, M. Teodorescu, I. Lazar, L. Râpă, **C. Ibram**, **E. Beli**, V. Dulea, F. Mihai, C. Sarica, M. Chipara, A. Manole etc.

5.1.4. Construcția seriei de mineraliere de 65.000 tdw, petroliere de 150.000 tdw și docuri plutitoare de 10.000 și 20.000 tone

În anii 1981 – 1982, S. N. Constanța a suferit prima criză în livrarea la export a navelor mineralier de 65.000 tdw nr. 2 ... 8 (7 nave!), contractate cu compania grecească „Stravelakis". În acel contract, reprezentanții M.I.C.M. au angajat termene prea mobilizatoare pentru șantier și întârzierile în livrări puteau conduce la mari penalizări.

De aceea, execuția acestor nave a demarat într-un ritm alert și **mineralierul de 65.000 tdw nr. 2** a fost lansat la apă pe data de **31 august 1980** în prezența reprezentanților beneficiarului grec și a Registrului ABS, nava fiind botezată cu numele **„Dionysos”** (vezi 202f, 203f, 204f). Evenimentul lansării la apă (fotografia navei și panourile navaliștilor fruntași) a fost publicat în ziarul „Dobrogea Nouă”/ 2 sept. și 3 sept. 1980. Au fost remarcați atunci navaliștii: P. Vulturu, V. Peniu, D. Dragomir, E. Olteanu, V. Sandu, A. Carligea, R. Faruc și N. Cordrenanu. La acea dată și mineralierele nr. 3 și 4 erau în faze avansate de construcție.

După operația de asamblare a motorului principal (17.400 CP și greutate de 500 t), în hala specială de motoare, la începutul lunii aprilie 1981, la S. N. Constanța s-a aplicat în premieră pe țară tehnologia de montaj monobloc a motorului principal (vezi 250d, 200f, 201f), pe nava mineralier de 65.000 tdw nr. 3. Din textul (cu fotografia alăturată), publicat de **reporterul C. Ismaileanu** în ziarul „Dobrogea Nouă”/5 aprilie 1981 reținem explicațiile date de **Ing. D. Fuiorea**, directorul S. N. Constanța: *„până în prezent montajul motorului se făcea direct în navă asamblându-se în ordine toate piesele sale: carter, arbore cotit, blocuri cilindri, pistoane, chiulase și toate celelalte agregate componente. Această operație se executa în cca. 2-3 luni, în paralel cu alte lucrări din compartimentul mașini, în condiții dificile de muncă, cu consum mare de manoperă și energie. Prin noua tehnologie, motorul se asamblează în totalitate în hala special amenajată, după care este ridicat, transportat și introdus în navă cu ajutorul a 2 macarale gigant de 480 tf fiecare. Operația de mare complexitate și finețe a necesitat proiectarea dispozitivelor de ridicare, concepute de colectivul atelierelor de proiectare din șantier, care permit echilibrarea sarcinii de 500 tone pe cele 6 cârlige ale macaralelor și pe 24 de puncte de legare la motor”*.

Mineralierul de 65.000 tdw nr. 3 a fost lansat la apă la data de **30 mai 1981**, fiind botezat cu numele de **„Porfyrion”**. Evenimentul a fost consemnat de reporterul **N. Fatu** și fotograful **M. Șerbănescu** în ziarul „Dobrogea Nouă”/31 mai 1981 (vezi 205f, 206f). În articol se reda discuția cu **Ing. Al. Stoian**, dispecerul navei, care declara următoarele: *„..am acționat cu toată energia și priceperea în vederea însușirii și generalizării unor tehnologii moderne, de înaltă eficiență, care ne-au permis să scurtăm timpul de execuție pe întregul flux, ajungând ca durata de montaj în doc a navei să fie de numai 4 luni”*.

În panoul de onoare al navaliștilor, publicat în același ziar, sunt remarcați: D. Tup, T. Rusu, S. Ștefănescu, I. Bălășoiu, M. Dobre și M. Adurnoaie.

La data de **7 noiembrie 1981** a fost lansat la apă **mineralierul de 65.000 tdw nr. 4**, care a fost botezat cu numele **„Eleftheria”** (vezi 207f). Am extras secvențe din relatările reporterului N. Fatu publicate în ziarul „Dobrogea Nouă”/8 noiembrie 1981, cu prilejul lansării la apă a acestei nave: *„..așa cum a ținut să remarce **Ing. Al. Stoian**, dispecerul lucrărilor de construcții montaj, pe nava „Eleftheria” s-a montat un număr sporit de agregate și instalații de fabricație românească (pompe, tablouri*

electrice de comandă, instalații de manevrare și aparate de navigație etc.). Aplicarea tehnologiilor moderne ca: montarea monobloc a motorului principal și a suprastructurii (vezi 209f), prefabricarea tubulaturilor și saturarea la sol a blocurilor mari de corp, a făcut ca „Eleftheria" să prezinte la lansarea la apă, cel mai înalt grad de saturare în doc, realizat până acum în șantier".

La data de **3 iunie 1982** a fost lansat la apă **mineralierul de 65.000 tdw nr. 5**, construit în docul uscat de reparații, ciclul de montaj în doc realizat la această navă fiind de 4,5 luni, față de cca. 6 luni programat pentru construcțiile din docul uscat de reparații dotat cu 2 macarale de 120 tf fiecare. La această navă, gradul de saturare cu instalații și agregate realizat în timpul montajului în doc a atins un nivel ridicat, făcând posibilă începerea probelor de casă la scurt timp după lansarea la apă. Evenimentul lansării la apă a fost consemnat în ziarul „Dobrogea Nouă"/4 iunie 1982 (vezi 211f), prin articolul semnat de G. Mihăescu, fotografia navei la ieșirea din doc și obișnuitul panou de onoare al constructorilor de nave constănțeni. Sunt prezentate fotografiile următorilor: Dima Theodor (lăcătuș), N. Chiriac (maistru), A. Carligea (maistru) și A. Olaru(vopsitoare).

Accelerând ritmul construcției navelor mineralier de 65.000 tdw, pentru încadrarea în termenele înscrise în contractul cu grecii, la data de **8 noiembrie 1982**, șantierul a lansat la apă **nava nr. 6** (vezi 218f). Ziarul „Dobrogea Nouă"/9 noiembrie 1982 a publicat fotografia navei în momentul lansării la apă și panoul de onoare al constructorilor. Redăm fragmente din conținutul articolului semnat atunci de reporterul **George Mihăescu și** fotograful M. Șerbănescu:*„S.N.C. a obținut un adevărat record în producție prin lansarea la apă a mineralierului de 65.000 tdw nr. 6 destinat exportului, al cărui montaj în doc a durat numai 3 luni și 18 zile. Este cel mai scurt timp de montaj în doc realizat de noi la navele de mare tonaj – ne spune* ***Ing. A. Daraban****,* ***Ing. Șef Fabrică Construcții Nave*** *– ca urmare a introducerii în doc a unor secții de câte 900 tone realizate pe platformele de premontaj și saturate complet cu echipamente mecanice, electrice și de tubulatură. Ele au fost introduse în doc cu ajutorul celor 2 macarale capră de 480 t, care au lucrat în cuplu, la sarcină maximă"* (vezi 212f, 213f, 214f, 215f, 216f, 217f).

Desigur, aplicarea acestor tehnologii de lucru la montajul în doc a condus la scurtarea ciclurilor de armare și probe. Pentru acest succes, în articolul prezentat mai sus, Ing. A. Daraban evidențiază constructorii de la secția Montaj în Doc, exemplificând echipa condusă de Petcu Vulturu și formațiile din subordinea maiștrilor D. Mocanu, D. Tup, O. Pogan și I. Barbu. În panoul de onoare sunt prezentate fotografiile următorilor: A. Omet, A. Casandroiu, Gh. Antemir și Stancu Ștefănescu.

La acea dată se afla în doc într-un avansat stadiu de montaj, mineralierul de 65.000 tdw nr. 7, pe platformele de premontaj, secții ale navelor nr. 8 și 9 iar în hală se debitau tablele și profilele pentru mineralierul nr. 10.

Fig. 211f. 3 iunie 1982. La S.N. Constanța s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 t tdw nr. 5. (Fotografia navei și panoul de onoare al constructorilor au fost publicate în „Dobrogea Nouă”/4.VI.1982.) Mineralierul de 65.000 tdw nr. 5 a fost livrat la Navrom în anul 1982, cu numele „Blejoi”.

Fig. 212f. August 1982. Foto pe platformele de lucru și depozitare a blocurilor mari de corp înainte de montajul în doc. în dr., secții în asamblare și o navă în montaj, în doc, iar în centru, blocuri mari de 960 t (în plan îndepărtat o suprastructură cu 7 etaje, blocul I de la mineralierul de 65.000 tdw nr. 6, saturat cu tubulaturi și agregate (G = 960 t), blocuri de dublu fund, blocuri de bordaje cuplate cu TG și TS etc.

În continuarea producției pentru export, la data de **17 febr. 1983**, șantierul a lansat la apă **mineralierul de 65.000 tdw nr. 7,** iar la data de **10 mai 1983** a lansat la apă **mineralierul de 65.000 tdw nr. 8**, ultimul prevăzut în contractul de export în Grecia și care a fost botezat cu numele de **„Fivos”** (vezi 226f, 227f). Reporterul G. Mihăescu a consemnat evenimentul în articolul publicat în ziarul „Dobrogea Nouă”/11 mai 1983 din care am extras fragmentele următoare: *„neobișnuit a fost ritmul de execuție la acest mineralier, consecință directă a perfecționării tehnologiilor de lucru și a mai bunei organizări a muncii în acord global. Din acest punct de vedere, ne spunea Inginerul Șef* ***Aurel Daraban****, noua lansare marchează un adevărat record, timpul de montaj al navei în doc fiind de numai 3 luni și 22 de zile. Apoi, pentru prima dată, concomitent cu montajul în doc, s-a executat și armarea navei cu instalațiile și aparatele necesare. Ca urmare, în momentul lansării procentul de saturare este de 90% iar 50% din mașinile și instalațiile navei, au probele de chei efectuate. Acest lucru a fost posibil prin perfecționarea tehnologiei de montaj în doc a unor chesoane mari de corp de până la 1.000 t și montajul monobloc a motorului principal și a suprastructurii cu 5 etaje saturate cu izolații, instalații și amenajări. În ceea ce privește înzestrarea tehnică a navei, consemnam noi succese ale industriei românești constructoare de mașini prin sporirea gradului de integrare. Astfel, nava este dotată cu stație de radio de fabricație românească, iar instalația frigorifică pentru alimente constituie o premieră a Întreprinderii „Tehnofrig” Cluj-Napoca. O altă noutate absolută o* ***reprezintă instalația de comandă și acționare hidraulică a valvulelor de balast, executată*** *prin cooperare de către* ***I.M.N. Constanța și I.M.N. Galați”.***

Cu tot efortul depus de șantier evidențiat și în relatările făcute de jurnaliștii care au urmărit evenimentele importante din execuția navelor de 65.000 tdw (vezi comentariile de mai sus), lucrările pentru export au fost stopate prin rezilierea contractului încheiat cu firma grecească. S-a ajuns la această hotărâre datorită faptului că supraveghetorii greci și Registrul ABS (al cărui inspector era tot un cetățean grec!!!) au tergiversat permanent, în mod vădit, recepția lucrărilor ce se predau tehnic, pe întreg fluxul de fabricație (confecții, asamblări secții, montaj în doc etc.), creând întârzieri la fiecare navă, prin multiplele observații, în general de finisaje și vopsitorie, în scopul depășirii termenelor de execuție din contract. În urma rezilierii contractului extern, navele mineralier de 65.000 tdw (nr. 2…8), în stadiile de construcție în care se aflau, au fost contractate cu Navrom, sub supraveghere RNR și livrate cu denumiri românești, după cum urmează:

- mineralierul de 65.000 tdw nr. 2 **„Brănești”**, livrat în anul 1981;
- mineralierul de 65.000 tdw nr. 3 **„Bujoreni”**, livrat în anul 1981;
- mineralierul de 65.000 tdw nr. 4 **„Bobâlna”**, livrat în anul 1982;
- mineralierul de 65.000 tdw nr. 5 **„Blejoi”**, livrat în anul 1982;
- mineralierul de 65.000 tdw nr. 6 **„Bărăgan”**, livrat în anul 1982;
- mineralierul de 65.000 tdw nr. 7 **„Bistret”**, livrat în anul 1983;
- mineralierul de 65.000 tdw nr. 8 **„Baia de Aramă”**, livrat în anul 1983.

UN NOU SUCCES AL NAVALIȘTILOR CONSTĂNȚENI

Lansarea la apă a mineralierului nr. 6 de 65.000 tdw

La panoul de onoare al constructorilor de nave

De la stînga la dreapta : Alexandru OMÉT, lăcătuș constructor naval ; Aneta CASANDROIU, sudoriță; Gheorghe ANTEMIR, șef de echipă; Stancu ȘTEFAN, maistru.

Nou mineralier de 65.000 tdw, la momentul lansării la apă.

Fig. 218f. 8.XI.1982. La S.N. C-ta a fost lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw nr. 6 (fotografia navei și panoul de onoare al constructorilor de nave au fost publicate în „Dobrogea Nouă”/9.XI.1982).

Fig. 219f. Monument ridicat în 1982 la S.N. Constanța la sărbătorirea a 90 de ani de activitate (1892 – 1982).

Fig. 213f. Fotografie din august 1982: Pe platformă, blocul 1 (CM) de la mineralierul de 65.000 tdw, nr. 6 „Bărăgan", ajuns deja într-un grad înalt de saturare cu tubulaturi, armături și agregate.

Fig. 214f. Fotografie din august 1982: Blocul 1 de la mineralierul nr. 6 de 65.000 tdw (saturat conform 213 f și ajuns la G = 960 t), în momentul ridicării de pe platforma de premontaj pentru ducerea în docul uscat. Se vede sistemul special de legare și echilibrare pentru lucru cu cele 2 macarale de 480 t.

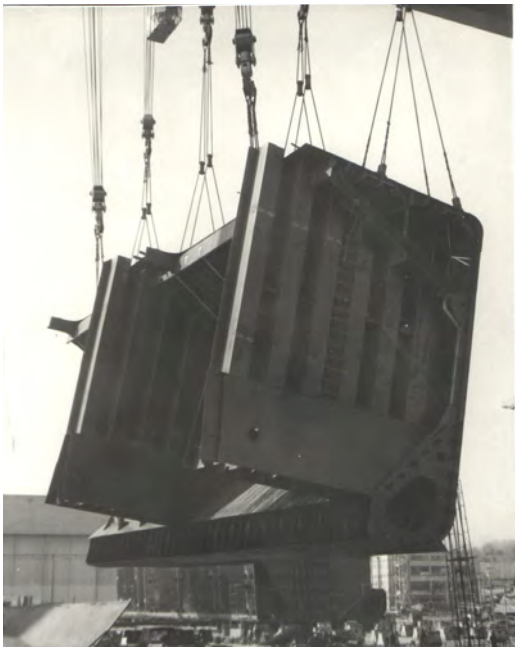


Fig. 216f. Montajul în doc al unui bloc mare de corp la mineralierul de 65.000 tdw nr. 6 format din bordaj, tancuri de gurnă și superioare, pereți transversali și punți.

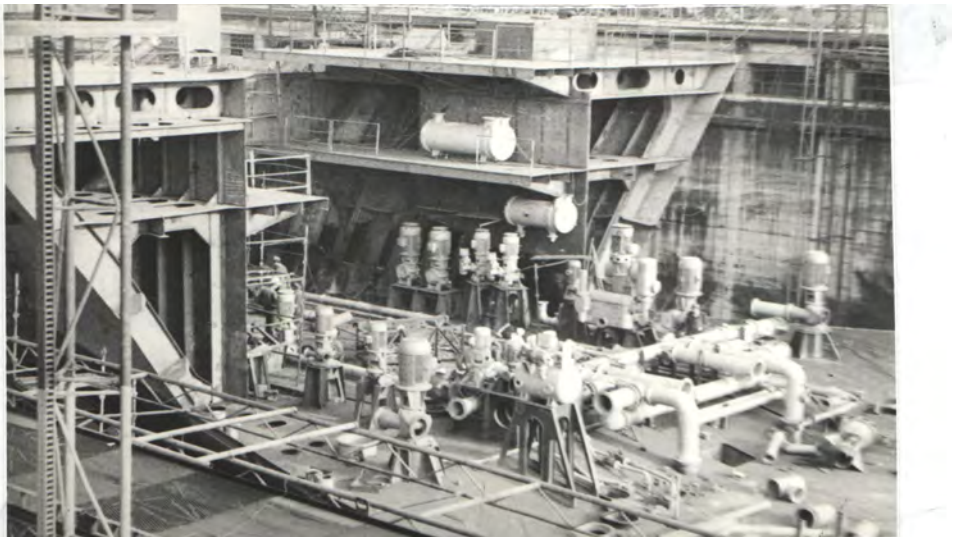


Fig. 217f. Blocul nr. 1 de la mineralierul de 65.000 tdw nr. 6 (vezi 215f), montat pe poziție în docul uscat.

lansat la apă petrolierul de 150.000 tdw „Biruința"

INȚĂ A TEHNICII ROMÂNEȘTI,
II NAVALIȘTILOR CONSTĂNȚENI

LA PANOUL DE ONOARE AL CONSTRUCTORILOR DE NAVE

M. ZAHARIA, sudor — M. IORDAN, operatoare — P. HARTESCU, inginer — C. HARALAMBIE, lăcătuș

Petrolierul de 150.000 tdw „Biruința" — lansat la apă. Foto : M. ȘERBĂNESCU

Fig. 222f, 223f și 224f. 15.07.1982, la S. N. C-ta s-a lansat la apă petrolierul de 150.000 tdw nr. 4 „Biruința". (Fotografii publicate în „Dobrogea Nouă"/16.07.1982. Sus, panoul de onoare al constructorilor de nave. Mijloc: ceremonia de lansare la apă a petrolierului de 150.000 tdw nr. 4 „Biruința". Jos, scoaterea din docul uscat a petrolierului de 150.000 tdw nr. 4 „Biruința" si ducerea lui în bazinul de armare.

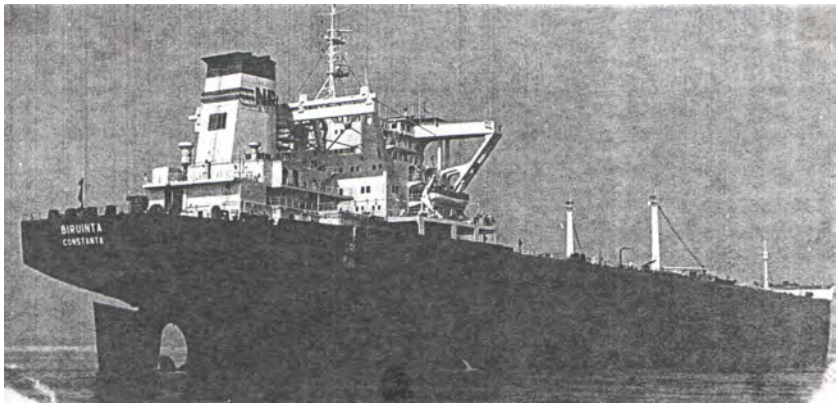


Fig. 225f. 9 august 1984. Petrolierul de 150.000 tdw „Biruința” în probe de mare. Nava este dotată cu un motor principal de 28.000 CP, MAN/Reșița. Petrolierul de 150.000 tdw nr. 4 „Biruința” a fost livrat la Navrom în anul 1984.

La S.N.C. a fost lansat la apă **al 8-lea mineralier de 65.000 TDW**

La panoul de onoare al navaliștilor constănțeni

Cosîna NISTOR, sudoriță Dumitru ȚUP, maistru Ștan TOADER, lăcătuș Iolică CERCHIA, sudor

Foto: M. ȘERBĂNESCU

Fig. 226f și 227f. 10 mai 1983. La S.N. C-ta s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw nr. 8 „Fivos” (nava fusese contractată la export – Grecia). Fotografiile navei și panoul de Onoare au fost publicate în „Dobrogea Nouă”/11 mai 1983. În urma rezilierii contractului de export – Grecia, mineralierul de 65.000 tdw nr. 8 a fost livrat la Navrom în anul 1983 cu numele de „Baia de Aramă”.

Un succes de prestigiu al constructorilor de nave constănţeni :

Lansarea la apă a unui nou mineralier de 65.000 tdw

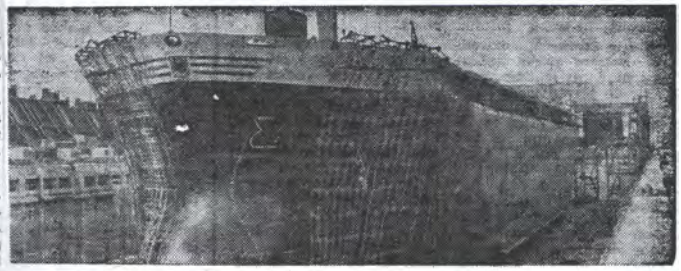
Constructorii navali constănţeni au consemnat ieri un nou succes de prestigiu pe linia îndeplinirii sarcinilor de plan din acest an : lansarea la apă a mineralierului „Baia de Fier", de 65.000 tdw.

Despre acest mineralier am primit amănunte de la inginerul şef al şantierului, tovarăşul Aurel Daraban :

— Montajul în doc al mineralierului a început la 15 ianuarie a.c. Timpul de montaj al corpului navei — 3 luni şi 5 zile — reprezintă un record de lucru.

Cîţiva dintre autorii succesului de prestigiu consemnat ieri ne-au fost prezentaţi de ing. Dumitru Teodorescu, şeful secţiei montaj în doc. Este vorba de sudorii din echipele conduse de Ilie Done, Iulică Cerchia, Săndel Petrea, Vasile Stoica, maiştrii Dumitraş Caraman, Ion Mirea, Nicolae Voinea, ing. Paul Hîrţescu, cazangiii din echipele conduse de Aurel Puşcaşu, Anton Cîrligea, maiştrii cazangii Olimpiu Pogan, Spiru Borcea şi Culai Boritz. Demnă de remarcat este şi contribuţia adusă la construcţia navei de secţiile mecanică şi tubulatură.

Dan SPIRIDON



Mineralierul „Baia de Fier" înainte de lansarea la apă.

Fig. 255d şi 229f. 20 aprilie 1984. La S.N. C-ta s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw nr. 11 „Baia de Fier". (Secvenţe de text, cu relatările Ing. Şef Fabr. C.N., Ing. A. Daraban şi fotografia navei, publicate în „Dobrogea Nouă"/21 aprilie 1984)

DECRET AL CONSILIULUI DE STAT

nr. 152

din 7 mai 1984

privind înfiinţarea Întreprinderii de construcţii navale Constanţa

Publicat în B. Of. nr. 40 din 16 mai 1984

Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România decretează:

Art. 1. — Pe data de 1 mai 1984 se înfiinţează Întreprinderea de construcţii navale Constanţa, cu sediul în municipiul Constanţa, judeţul Constanţa, în subordinea Centralei industriale navale Galaţi, de sub îndrumarea şi controlul Ministerului Industriei Construcţiilor de Maşini, avînd ca obiect de activitate construcţiile şi reparaţiile de nave de mare tonaj, inclusiv nave speciale, precum şi altor tipuri care se înscriu în performanţele tehnologice ale capacităţilor de producţie aprobate.

Întreprinderea de construcţii navale Constanţa se înfiinţează prin comasarea Şantierului naval Constanţa cu Şantierul naval „2 Mai" Mangalia, din subordinea Centralei industriale navale Galaţi, care se desfiinţează.

Art. 2. — Întreprinderea de construcţii navale Constanţa funcţionează pe baza autoconducerii muncitoreşti şi autogestiunii economico-financiare, cu personalitate juridică, şi se organizează potrivit normelor legale cu privire la organizarea şi conducerea unităţilor socialiste de stat.

Art. 3. — Întreprinderea de construcţii navale Constanţa şi Fabrica de construcţii şi reparaţii nave „2 Mai" Mangalia au structurile organizatorice prevăzute în anexele nr. 1 * şi 2 *, şi se încadrează în gradele de organizare menţionate în aceleaşi anexe.

* Anexele au fost comunicate instituţiilor interesate.

Decret al Consiliului de Stat
nr. 152 din 7 mai 1984

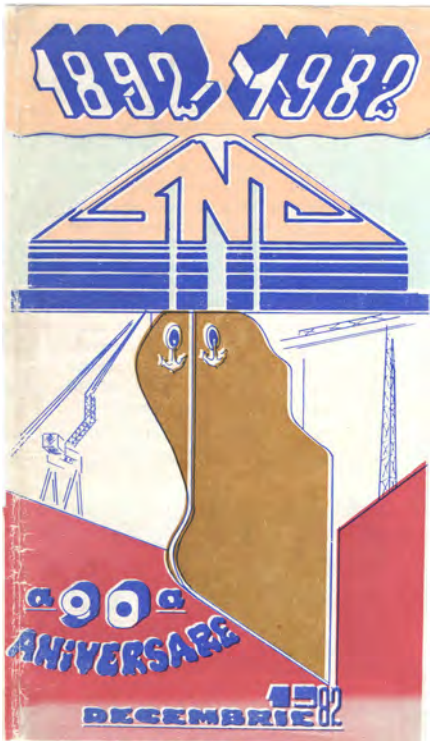
Art. 4. — Retribuirea personalului muncitor de la Întreprinderea de construcţii navale Constanţa şi Fabrica de construcţii şi reparaţii nave „2 Mai" Mangalia, drepturile ce se acordă acestui personal, numărul personalului de administraţie, precum şi alte măsuri privind organizarea acestor unităţi, sînt prevăzute în anexa nr. 3 *.

Art. 5. — Anexa nr. 2 la Hotărîrea Consiliului de Miniştri nr. 367/1973 privind unele măsuri de reorganizare a centralelor industriale, unităţilor asimilate acestora, precum şi a unor întreprinderi de stat, se modifică potrivit prevederilor prezentului decret.

Art. 6. — Anexele nr. 1—3 fac parte integrantă din prezentul decret.

230f/ Stema(marca) Întreprinderii ICNC

Fig. 256d. Decretul Consiliului de Stat nr. 152/7 mai 1984, privind înfiinţarea Întreprinderii de Construcţii Navale Constanţa, prin comasarea S.N. C-ta cu S.N. „2 Mai" Mangalia, publicat în M.O. nr. 40/16 mai 1984.



INVITAȚIE

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

1892 — 1982

Cu prilejul aniversării a 90 de ani de la înființarea Șantierului naval Constanța, ne face o deosebită plăcere să vă adresăm invitația de a participa la adunarea jubiliară care va avea loc duminică, 26 decembrie 1982, ora 9, la Clubul S.N.C.

Consiliul oamenilor muncii

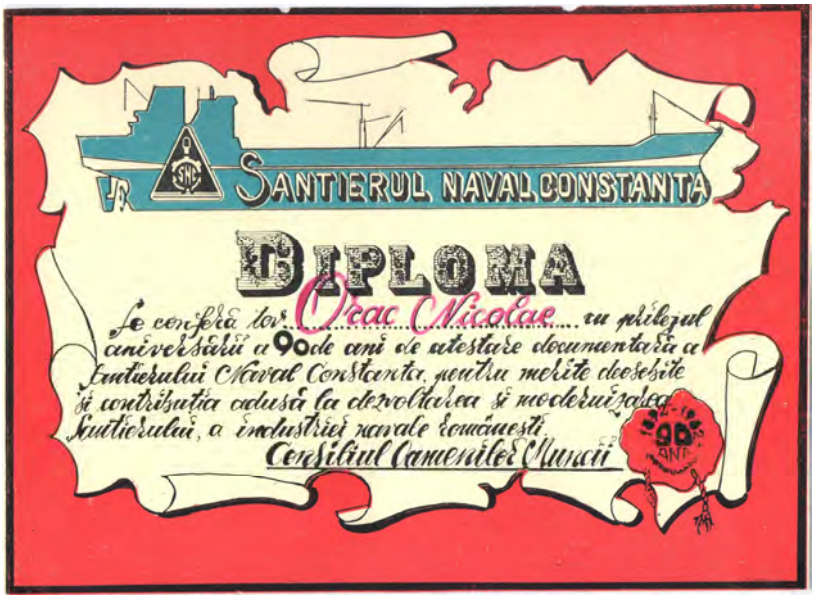


Fig. 234f. Mineralierul de 65.000 tdw nr. 11 „Baia de Fier" în probe de mare. Nava a fost livrată la Navrom la data de 31 august 1984.

LANSAREA LA APĂ A MINERALIERULUI NR. 12, DE 65.000 TDW, „BAIA DE ARIEȘ"

La panoul de onoare al constructorilor de nave

IGN MIREA, maistru — MARIN STOICA, lăcătuș — COSTEA TĂNASE, șef echipă lăcătuși — MIHAI MITITELU, lăcătuș — GELU POPA, inginer — ȘTEFAN COICIU, sudor

● Construit în docul de reparații, mineralierul nr. 12 de 65.000 tdw are un grad de saturare de 75 la sută

Mineralierul de 65.000 tdw „Baia de Arieș", înaintea lansării la apă.

Mineralierul nr. 13, din seria celor de 65.000 tdw construite la Constanța

„Borcea"

Mineralierul „Borcea" cu puțin timp înainte de lansarea la apă.

Fig. 235f și 236f. 25 iulie 1984. La ICN C-ta s-a lansat la apă Mineralierul de 65.000 tdw nr. 12 „Baia de Arieș". În fotografii: panoul de onoare și nava înainte de lansare la apă, publicate în „Dobrogea Nouă" din 26.07.1984. Nava a fost livrată la Navrom în anul 1984.

Norocul șantierului a fost ca la acea vreme Navrom avea nevoie de o flota mai mare de mineraliere pentru alimentarea marilor combinate siderurgice din țară și a preluat din mers contractele, obținând finanțarea și achitând șantierului suma de 350 mil. lei/navă pentru primele 3 mineraliere și **385,275 mil. lei**/navă pentru următoarele. Acestea au fost prețurile aprobate pentru navele de 65.000 tdw la acea vreme. Pentru colectivul șantierului, contractul cu grecii a fost o lecție tristă. De regulă, directorul Gh. Dimoiu a stimulat material personalul muncitor prin lucrul în acord global dar încercând să grăbească recuperarea întârzierilor, apela și la multe penalizări (prin diminuarea acordului global lunar cu 5-10%), pentru neîncadrarea în unele termene greu de respectat. Acest stil l-a practicat pe toată perioada cât a fost director general, demobilizând de multe ori și oameni corecți în activitatea de proiectare și producție.

În continuare producția de mineraliere de 65.000 tdw a fost contractată cu Navrom și în anul 1984 au fost livrate navele nr. 9 (**„Baia de Cris”)**, nr. 10 (**„Băneasa”**) și nr. 11 (**„Baia de Fier”**), care a fost lansată la apă la data de 20 aprilie 1984 și livrată la data de 31 august 1984 (vezi 255d, 229f, 234f). Progrese se făceau de la o navă la alta privind ciclul de montaj în doc care putea fi scurtat cu până la jumătate de lună. Acest lucru este consemnat și de reporterul **Dan Spiridon** care în articolul publicat în ziarul „Dobrogea Nouă”/21 aprilie 1984 (vezi 255d), cu prilejul lansării la apă a mineralierului de 65.000 tdw nr. 11 „Baia de Fier”, menționa: *„Despre acest mineralier am primit amănunte de la **Ing. Șef Aurel Daraban** – montajul în doc a început la 15 ian. a.c. și timpul de montaj al corpului navei – **3 luni și 5 zile –** reprezintă un record de lucru”.*

În continuarea articolului sunt menționați câțiva din lucrătorii secției Montaj în Doc, condusă de **Ing. D. Teodorescu**, care au contribuit la acest succes și anume: sudorii din echipele conduse de Ilie Done, Iulica Cerchia, Sandel Petrea, Vasile Stoica, maiștrii Dumitraș Caraiman, Ion Mirea, Nicolae Voinea, **Ing. Paul Hârțescu**, cazangiii din echipele conduse de Aurel Pușcașu, Anton Carligea, maiștrii cazangii Olimpiu Pogan, Spiru Borcea și Culai Boritz. La aceștia se adaugă și contribuția lucrătorilor de la secțiile Mecanică și Tubulatură.

La data de 25 iulie 1984 a fost lansat la apă din docul de reparații, mineralierul de 65.000 tdw nr. 12 **„Baia de Arieș”**, cu un grad de saturare de 75% (vezi 235f, 236f). Evenimentul a fost prezentat de ziarul „Dobrogea Nouă”/26 iulie 1984, care a publicat fotografia navei în doc și obișnuitul panou de onoare al constructorilor de nave (sunt prezentate fotografiile următorilor: I. Mirea, maistru, M. Stoica, lăcătuș, C. Tănase, șef echipă lăcătuși, M. Mititelu lăcătuș, Gelu Popa, inginer și St. Coiciu, sudor). În câteva luni, nava a fost armată la chei și după efectuarea probelor de mare, la sfârșitul anului 1984 a fost livrată la Navrom. Ultima navă de 65.000 tdw,

mineralierul nr. 13 **„Borcea”** a fost lansată la apă la data de 30 sept. 1985. Fotografia navei în doc (vezi 237f) a fost publicată în ziarul „Dobrogea Nouă”/1 oct. 1985. Mineralierul de 65.000 tdw nr. 13 **„Borcea”** a fost livrat la Navrom la începutul anului **1986**. Date statistice privind construcția mineralierelor de 65.000 tdw în perioada 1978 – 1986 (cicluri de execuție și de montaj în doc, costuri de producție, prețuri, manoperă etc. sunt prezentate în documentele anexate (vezi 262d). Trebuie menționat faptul că pe ultimele 4 nave de 65.000 tdw (navele nr. 10, 11, 12 și 13) au fost montate motoare principale fabricate în țară, de tipul MAN/Reșița, 1/K9SZ90/160A, 17400CP, 122 rot/min. În paralel cu execuția seriei de mineraliere de 65.000 tdw, la S. N. Constanța a continuat construcția seriei de petroliere de 150.000 tdw.

La Cap. IV pct. 4.3. am prezentat construcția petrolierelor de 150.000 tdw nr. 1 și 2 pe care S. N. Constanța le-a livrat la Navrom în anii 1978 și 1979. În acea perioadă erau în lucru și petrolierele de 150.000 tdw nr. 3 și 4 (vezi 228d). În martie 1979, primele secții de corp ale **petrolierului de 150.000 tdw nr. 3** au fost introduse în doc și după numai 5 luni, montajul corpului a fost încheiat iar la începutul lunii **august 1979** nava a fost lansată la apă fiind botezată cu numele **„Libertatea”**. Lucrările de montaj în doc au fost conduse de **Ing. Ilie Patrichi**, șeful atelierului de Montaj în Doc cu aportul direct al maiștrilor V. Panait, D. Tup, I. Barbu, a șefilor de echipa Al. Omet, I. Stoica, A. Carligea, D. Bobocea, I. Halasag și I. Ivan. Tăierea adaosurilor tehnologice la secții, pe platforma de premontaj și realizarea de blocuri mari, construcția pe șenduri reglabile a secțiilor de corp profilate de la pupa și prova și organizarea mai multor fronturi de lucru pentru asamblarea corpului au condus la scurtarea ciclului de montaj în doc cu 2 luni față de cel realizat la petrolierul de 150.000 tdw nr. 2. Nava a fost dusă în bazinul de armare, lângă petrolierul „Unirea” (vezi 190f, 198f) care era pregătit pentru livrare. La începutul lunii aprilie 1980 a început montarea pe navă a motorului principal de 29.700 CP, construit în țară la I.C.M. Reșița (primul motor MAN/Reșița). Articolul publicat la data de 4 aprilie 1980 de ziarul „Dobrogea Nouă” consemnează acest important eveniment, astfel: *„În prezent, la S. N. Constanța a început montajul motorului principal pe petrolierul de 150.000 tdw* ***„Libertatea”***. *Motorul, având o putere de* ***29.700 CP****, este primul de acest fel construit la noi în țară la uzinele specializate din* ***Reșița****. În afara motorului principal, nava „Libertatea” va fi echipată cu o serie de alte agregate și instalații realizate în premieră de industria românească”*. După montajul motorului principal și a suprastructurii, în bazinul de armare nava a fost echipată cu celelalte agregate și instalații și după efectuarea probelor de recepție la chei (vezi 208f) și pe mare, în anul 1981 a fost livrată la Navlomar Constanța.

La începutul anului 1982, corpul petrolierului de **150.000 tdw nr. 4** era deja montat în docul uscat de construcții și pregătit pentru introducerea motorului principal și montarea suprastructurii. Montajul pe navă a motorului principal s-a făcut în ziua de 22 ian. 1982. Ziarul „Dobrogea Nouă"/23 ian. 1982 a consemnat știrea anunțată de dispecerul navei **Ing. D. Popa**, astfel: *„La S. N. Constanța, a fost declanșata o operațiune tehnologică de mare complexitate pentru montarea în cala navei nr. 4 a motorului principal* ***„MAN-Reșița" de 28.000 CP****. Având o greutate de aproape 860 tone, motorul va fi transportat în cala navei printr-un sistem original de ridicare, proiectat și realizat de specialiștii șantierului și testat la motorul principal al navei nr. 3 din aceeași serie".* **Petrolierul de 150.000 tdw nr. 4** a fost lansat la apă la data de **15 iulie 1982** și botezat cu numele **„Biruința"**. Ziarul „Dobrogea Nouă"/16 iulie 1982 a publicat un articol, 2 fotografii ale navei lansate la apă și panoul de onoare cu fotografiile constructorilor de nave (M. Zaharia, sudor, M. Iordan, operatoare la mașinile de debitare a tablelor, **Ing. P. Hârțescu și** C. Haralambie, lăcătuș). Articolul prezintă declarațiile inginerului **Alexandru Stoian**, coordonatorul lucrărilor de montaj în doc, referitoare la tehnologiile aplicate precum modulizări și agregatizări, realizarea unui grad de saturare al navei la lansarea la apă de 73%, montajul monobloc al motorului principal și a suprastructurii (vezi 221f, 220f) și altele. De asemenea acesta a prezentat și alte noutăți privind echiparea navei, menționând că tabloul principal de distribuție a fost realizat într-o nouă concepție de către **I.M.N. Galați** pentru creșterea fiabilității, precum și noi echipamente asimilate de industria românească și montate pe navă, precum instalația frigorifică, pompe navale, instalația de aer condiționat etc. A evidențiat aportul șefilor de secții **Ing. M. Gheorghe** și **Ing. D. Teodorescu**, a maiștrilor D. Mocanu, D. Caraiman și I. Dinulescu și a șefilor de echipă Gh. Frangu, V. Panait, D. Tup, P. Vulturu, N. Chiriac și alții. La data de 9 august 1984 petrolierul de 150.000 tdw **„Biruința"** a plecat în probe de mare (vezi 225f) și după corectarea tuturor observațiilor din partea RNR și client, nava a fost livrată în anul 1984 la **Navlomar Constanța**.

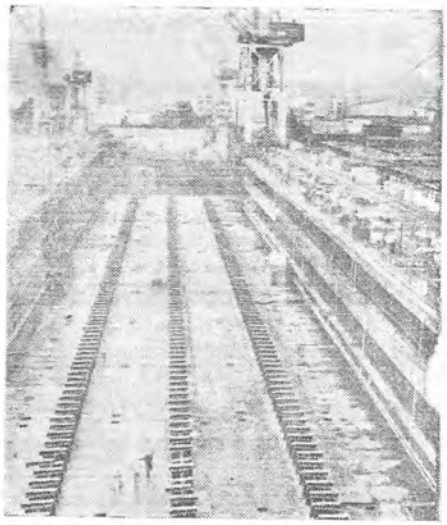
În paralel cu execuția navelor de mare tonaj, cuprinse în programul național prioritar, de mărire a flotei comerciale precum și realizarea permanentă a planului de reparații și întreținere a navelor în exploatare, S. N. Constanța primea anual prin Planul de Stat și execuția de construcții speciale necesare pentru dezvoltarea economiei naționale.

După execuția dragilor pentru lucru la Canalul Dunăre – M. Neagră, a porților pentru cele 4 ecluze dispuse pe cele 2 brațe ale canalului și platformele de derocări subacvatice pentru construcția portului Mangalia, S. N. Constanța a construit în premieră în România, **2 docuri plutitoare de 10.000 tone forță** (capacitate de ridicare a navelor de **25.000 tdw)** și **un doc plutitor de 20.000 tone forță** (capacitate de ridicare a navelor de **65.000 tdw**), **destinate Șantierului Naval Midia**.

Ieri, la Şantierul naval Constanţa, a fost lansat la apă, în premieră naţională,

PRIMUL DOC PLUTITOR DE 10.000 TONE-FORŢĂ

● O lucrare de înaltă tehnicitate, la nivelul parametrilor mondiali ● Prin folosirea experienţei cîştigate, termenul de montaj a fost redus sub 3 luni ● O rodnică colaborare între specialiştii navalişti şi constructorii de maşini din întreaga ţară

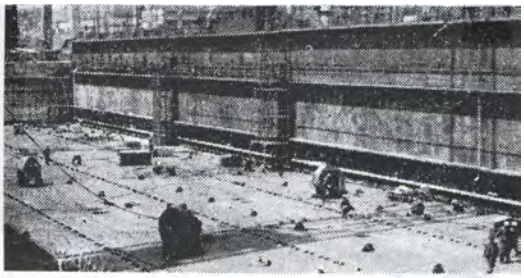


Ieri, la Şantierul naval Constanţa, a fost lansat la apă primul doc plutitor de 10.000 tone-forţă, primul utilaj de acest fel realizat în ţara noastră, destinat viitoarei baze de reparaţii a navelor din portul Midia a Întreprinderii de exploatare a flotei maritime „Navrom".

Docul, de tip U, are lungimea de 158,4 m şi lăţimea în exterior de 35 m, iar greutatea de 4.500 tone, putînd fi folosit pentru andocarea şi repararea navelor pînă la 25.000 tdw. În acest scop, el este dotat cu instalaţii de oxigen, acetilenă, apă, aer condiţionat, cu aparate şi utilaje moderne de prevenire şi stingere a incendiilor, fiind o lucrare de înaltă tehnicitate, la nivelul parametrilor mondiali. Prin construcţie, este prevăzut cu 24 de tancuri etanşe de balast, pentru golirea cărora se pun în funcţiune 6 pompe de cîte 2.000 mc pe oră fiecare, astfel că pentru ieşirea din imersie, la sarcina maximă, sînt necesare numai 20 de minute. De asemenea, corpul docului este construit din secţii plane şi de volum asamblate prin sudură în sistem piramidal. Folosirea experienţei cîştigate la construcţia navelor de mare tonaj, de preasamblare a secţiilor pe

George MIHĂESCU

(Continuare în pag. a IV-a)



Docul plutitor de 10.000 tone forţă. nr. 2

Fig. 232f. Construcţia docului plutitor de 10.000 t nr. 2, în docul uscat de la S.N. Constanţa. (fotografie publicată în ziarul „Dobrogea Nouă"/ 12 august 1984).

În perioada (1984 – 1986), S.N. Constanţa a executat pentru S.N. Midia 3 docuri plutitoare (2 de 10.000 t şi unul de 20.000 t). Dimensiunile docurilor: docul plutitor de 10.000 t: lungimea = 158,4 m; lăţimea (exterior) = 35 m (ridica nave de 25.000 tdw); docul plutitor de 20.000 t: lungimea = 230,6 m; lăţimea = 45 m (ridica nave de 65.000 tdw).

(Urmare din pag. I)

platformele de montaj, în greutate de pînă la 200 de tone, le-a permis navaliştilor constănţeni să reducă montajul primului doc plutitor la mai puţin de 3 luni.

Întreaga concepţie şi toate dotările tehnice ale docului aparţin specialiştilor şi constructorilor de maşini din România. Astfel, proiectul aparţine ICEPRONAV Galaţi, echipamentele electrice sînt furnizate de Întreprinderea mecanică navală Galaţi, întregul sistem de pompe a fost furnizat de „Aversa" Bucureşti, numeroase alte furnituri au fost executate la Întreprinderea mecanică navală Constanţa. În prezent, la Şantierul naval Constanţa se află în fază de asamblare cel de-al doilea doc plutitor tot pentru baza de reparaţii de la Midia a Întreprinderii de exploatare a flotei maritime „Navrom", care va avea 20.000 tone-forţă şi va fi folosit la andocarea navelor de pînă la 65.000 tdw.

Fig. 257d şi 231f. 9 febr. 1984. La S.N. Constanţa a fost lansat la apă docul plutitor de 10.000 t nr. 1 capabil să ridice navele de până la 25.000 tdw/Secvenţe de text şi fotografie publicate în ziarul „Dobrogea Nouă" (10 febr. 1984).

Ziarul „Dobrogea Nouă”/10 febr. 1984 a publicat un articol bine documentat și o fotografie a docului. Redau fragmente din conținutul articolului scris de **George Mihăescu**: *„Ieri la S. N. Constanța, a fost lansat la apă docul plutitor de 10.000 tone nr. 1, primul utilaj de acest fel realizat în țara noastră, destinat viitoarei baze de reparații a navelor din portul Midia, a Întreprinderii de exploatare a flotei maritime „Navrom”. Întreaga concepție și toate dotările tehnice ale docului aparțin specialiștilor și constructorilor de mașini din România… echipamentele electrice sunt furnizate de IMN Galați, întregul sistem de pompe a fost furnizat de „Aversa” București, numeroase alte furnituri fiind executate la IMN Constanța.”*

Docul plutitor de 10.000 tone forță nr. 1 a fost livrat și instalat la S. N. Midia în anul **1984**. În ziua de **11 august 1984**, S. N. Constanța a lansat la apă **docul plutitor de 10.000 tdw nr. 2** (vezi 232f, fotografie publicată în ziarul „Dobrogea Nouă”/ 12 august 1984), pe care l-a livrat și instalat în bazinul S. N. Midia în anul **1985.**

Docul plutitor de 20.000 tone forță a fost lansat la apă în ziua de **30 dec. 1985**, evenimentul fiind consemnat de ziarul „Dobrogea Nouă”/31 dec. 1985 care în articolul publicat, menționa următoarele: *„Navaliștii constănțeni au lansat la apă, în premieră absolută, primul doc plutitor cu o capacitate de 20.000 tone-forță, realizare de vârf a industriei noastre, destinat bazei de întreținere și reparații nave din **noul port Midia-Năvodari.** Câteva date tehnice privind docul plutitor ne sunt furnizate de **Ing. Alice Hârțescu**, șef de proiect coordonator la Întreprinderea de construcții navale Constanța. Cel de al 3-lea doc plutitor realizat la Constanța și primul cu o capacitate de 20.000 tone-forță are o lungime de 230,6m, lățime de 45m și înălțime de 17 m. El este dotat cu 2 macarale de 20 tone-forță, pentru asigurarea serviciilor la dană și navă andocată. Pe docul plutitor de 20.000 tone-forță se vor repara nave cu capacitate de 65.000 tdw”*.

Docul plutitor de 20.000 tone-forță a fost livrat și instalat **la S. N. Midia** în anul **1986.**

Primul doc plutitor de 10.000 tone a fost lansat la apă pe data de **9 febr. 1984** (vezi 257d, 231f), realizându-se un ciclu de montaj în doc de sub 3 luni. Docul plutitor de 10.000 tone construit după proiectul întocmit de **Icepronav Galați** are lungimea de 158,4 m, lățimea în exterior de 35 m și o greutate de 4.500 tone. Este de tip „U” și în construcția sa are 24 tancuri de balast, pentru golirea cărora docul este dotat cu 6 pompe de 2.000 mc/h fiecare, timpul de ridicare cu sarcină fiind de 20 min. Pentru repararea navelor andocate de până la **25.000 tdw**, în doc există instalații de apă, oxigen, acetilena, aer comprimat, dotări pentru prevenirea și stingerea incendiilor etc., precum și 2 macarale de 10 tone instalate pe punțile superioare.

5.2. ÎNTREPRINDEREA DE CONSTRUCȚII NAVALE CONSTANȚA (1 MAI 1984 – 22 DEC. 1989)

5.2.1. Comasarea Șantierului Naval Constanța cu Șantierul Naval „2 Mai" Mangalia (Decretul Consiliului de Stat nr. 152/7 mai 1984, publicat în M.O. nr. 40/16 mai 1984)

În luna aprilie 1984, N. Ceaușescu a întrunit la Neptun reprezentanții industriei naționale de construcții navale, cu care a stabilit un nou și vast Program de viitor pentru acest sector. Astfel, s-a prevăzut ca în **1990, capacitatea flotei maritime să ajungă la 7,5 – 8 milioane tdw** care practic asigură preluarea integrală a mărfurilor de comerț exterior care se derulau pe această cale. După consultările și hotărârile luate la Neptun, **prin Decret al Consiliului de Stat nr. 152/7 mai 1984, s-a înființat Întreprinderea de Construcții Navale Constanța, prin comasarea S. N. Constanța cu Șantierul Naval „2 Mai" Mangalia.** Decretul a fost publicat în M.O. nr. 40/ 16 mai 1984. (vezi 256d, 230f). Conform decretului, data înființării **I.C.N. Constanța** a fost **1 mai 1984**, de la acea dată Șantierul Naval Mangalia devenind Fabrica de Construcții și Reparații Nave „2 Mai" Mangalia (**F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia**) inclusă în organigrama **I.C.N. Constanța** ca a 3-a fabrică, alături de cele 2 fabrici existente la S. N. Constanța.

Întreprinderea de Construcții Navale Constanța (organizata la S. N. Constanța) a funcționat în subordinea Centralei Industriale Navale Galați, care era sub îndrumarea și controlul M.I.C.M. Decretul a stabilit ca obiect de activitate pentru I.C.N. Constanța, construcțiile și reparațiile de nave de mare tonaj, inclusiv nave speciale precum și alte tipuri care se înscriau în performanțele tehnologice ale capacităților de producție aprobate. Pentru industria navală constănțeană, reprezentată de I.C.N. Constanța, s-au stabilit noi sarcini de plan pentru construcția mineralierelor de 25.000 tdw, 65.000 tdw, 100.000 tdw și 165.000 tdw, petroliere de 150.000 tdw și 85.000 tdw, ferryboat-uri de 12.000 tdw, pasager maritim de 480 locuri (85.000 tdw echivalente), sisteme de echipamente și instalații pentru extracție țițeiși exploatarea sondelor marine, barje de 3.000 t etc. (vezi 258d, 233f, 259d, 260d, 246f). După o analiză profundă făcută la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, privind capacitățile, organizarea și structura producției, care era similară cu cea de la S. N. Constanța (construcții și reparații de nave), sarcinile de plan repartizate din Programul naval al țării (mineraliere de 25.000 tdw, 65.000 tdw, 100.000 tdw), precum și planul de reparații nave pentru anul 1984 în valoare de 288 milioane lei, forța de muncă, programul de investiții etc., conducerea Întreprinderii de Construcții Navale Constanța a hotărât măsuri pe linie de conducere și organizare a Fabricii, a dispus

transferul de tehnologii și SDV-uri de la S. N. Constanța la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, atât pentru construcția navelor de mare tonaj cât și pentru activitatea de reparații nave, a numit noi cadre de conducere la nivelul fabricii, secțiilor și atelierelor și a stabilit modalitățile de cooperare în producție cu cele 2 fabrici de la Constanța. În calitate de **Director General al I.C.N. Constanța, Ing. Gh. Dimoiu** a numit din cadrul S. N. Constanța, personal de conducere la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia. Astfel, **Ing. N. Chitic** (fost Șef secției I-a Mecanica la Fabrica de Reparații Nave de la S. N. Constanța a fost numit Director al F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia iar **Ec. Gh. Tutuianu** de la Serv. Plan S. N. Constanța, în funcția de Contabil Șef. La conducerea principalelor secții de producte de la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, tot de la S. N. Constanța au fost promovați **inginerii P. Hârțescu și S. Balcan** iar **Ing. N. Bocaneala** a fost numit Ing. Șef la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia. Au mai fost transferați sau detașați periodic de la I.C.N. Constanța la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, ingineri, maiștri și șefi de echipă cu experiență în construcția și reparația navelor de mare tonaj. Până la sfârșitul anului 1984, o zi pe săptămână prin rotație, Șefii Serviciilor și Atelierelor de Proiectare de la I.C.N. Constanța au lucrat efectiv la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia pentru implementarea studiilor de organizare aplicate cu eficienta la S. N. Constanța, pentru însușirea, aplicarea și extinderea procedeelor tehnologice de înaltă productivitate folosite de S. N. Constanța. Pe linia perfecționării profesionale, grupe de ingineri și subingineri de la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia au fost detașați pe perioade limitate la I.C.N. Constanța pentru documentare în construcția și reparația navelor de mare tonaj. I.C.N. Constanța a construit o **gabară de 1.000 tone** (inventar S. N. Constanța) pentru aducerea pieselor grele, turnate și forjate de la I.M.G. București (navigație pe Dunăre și Canalul Dunăre – M. Neagră) dar și pentru transporturile pe mare (între Constanța și Mangalia) a materialelor, agregatelor, pieselor grele, blocsecții etc., necesare în colaborarea curentă în producție a fabricilor de la Constanța și Mangalia (vezi 245f).

La defalcarea planurilor anuale de producție care cuprindeau sarcinile din Programul naval, pe lângă mineralierele de 25.000 tdw, 65.000 tdw și 100.000 tdw (repartizate inițial pentru S. N. Mangalia), conducerea I.C.N. Constanța a repartizat la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia și execuția unui petrolier de 85.000 tdw (vezi 275d). Dările de seamă statistice și raportările la C.I.N. Galați și M.I.C.M. privind activitatea economică a F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia se făceau prin I.C.N. Constanța (vezi 263d). Continuarea execuției obiectivelor de investiții de la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, a fost preluată din mers cu asigurarea finanțării prin I.C.N. Constanța. Exemplificăm **finalizarea lucrărilor la docul uscat de reparații nave de mare tonaj (cel mai mare din România, dat în funcțiune în 1985)** precum și proiectarea și execuția **podului rutier** de legătură a orașului **Mangalia** cu **localitatea „2 Mai"**, unde se afla F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia (realizat în perioada **1987 – 1989**).

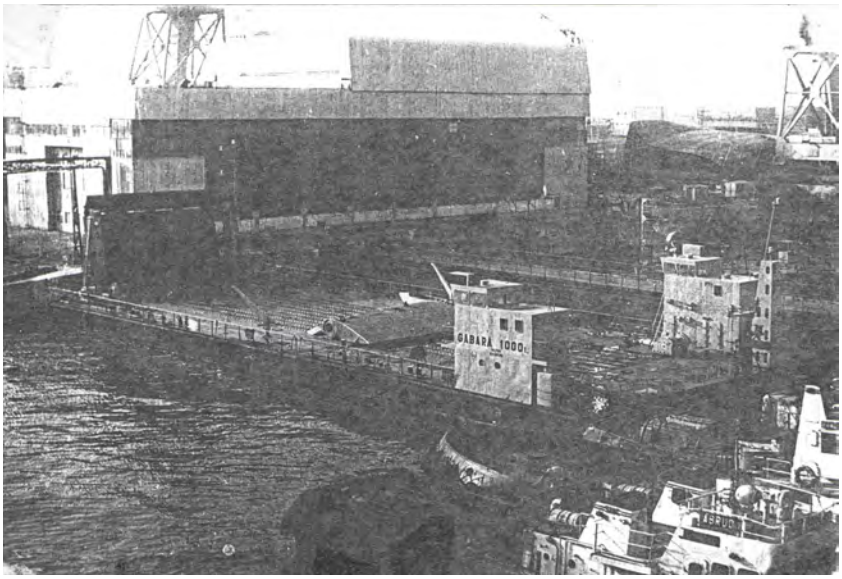


Fig. 245f. Gabara de 1.000 t (inventar S.N. C-ta), construită pentru aducerea pieselor grele de la IMG București pe Dunăre și Canalul Dunăre – M. Neagră, dar și pentru transportul de materiale, agregate, blocsecții etc., în colaborarea cu FCRN „2 Mai" Mangalia (1984 – 1990). În fotografia de față se vede o cârmă construită la FCRN „2 Mai" Mangalia pentru S.N. C-ta.

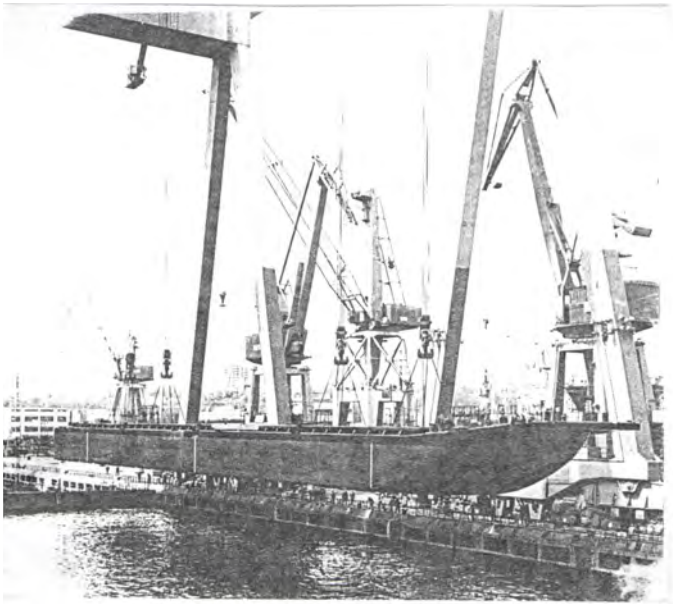


Fig. 246f. Foto din 1985. La ICN C-ta, barjele de 3.000 t erau lansate la apă cu macaralele de 480 t.

Două succese de prestigiu ale constructorilor de nave

La Constanța, lansarea la apă a primului doc plutitor de 20.000 tone forță

La Mangalia, lansarea la apă a celei de-a cincea nave din seria celor de 65.000 tdw

Fig. 267d și 251f. 30 dec. 1985. La FCRN „2 Mai" Mangalia s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw nr. 5 „Bănișor". (Fotografie publicată în ziarul „Dobrogea Nouă"/31 dec. 1985).

Constructorii de nave încheie actualul cincinal raportînd succese deosebite în înfăptuirea Programului special privind dezvoltarea construcțiilor navale.

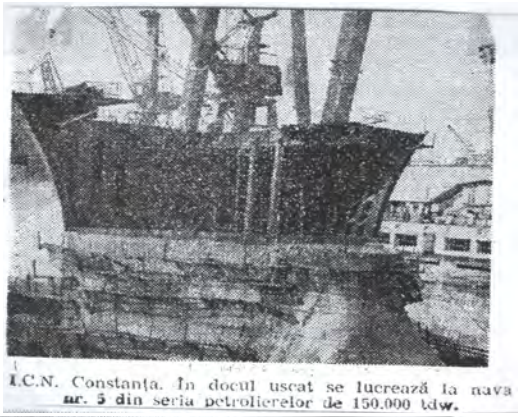
Navaliștii constănțeni au lansat la apă, în premieră absolută, primul doc plutitor cu o capacitate de 20.000 tone forță, realizare de vîrf a industriei noastre, destinat bazei de întreținere și reparații nave din noul port Midia-Năvodari. Cîteva date tehnice privind docul plutitor ne sînt furnizate de tovarășa ing. Alice Hîrtescu, șef de proiect coordonator la Întreprinderea de construcții navale Constanța.

— Cel de-al treilea doc plutitor realizat la Constanța și primul cu o capacitate de 20.000 tone forță are o lungime de 230,6 metri, lățime de 45 metri și înălțime de 17 metri. El este dotat cu două macarale de 20 tone forță, pentru asigurarea serviciilor la dană și nava andocată. Pe docul plutitor de 20.000 tone forță se vor repara nave cu capacitate de 65.000 tdw.

La rîndul lor, constructorii de nave de la Mangalia au livrat beneficiarului mineralierul „Barolt" și au lansat la apă mineralierul „Bănișor", ambele cu o capacitate de 65.000 tdw, reprezentînd a patra și, respectiv, a cincea navă din această serie realizate la Mangalia. Ș-au evidențiat formațiile conduse de maiștrii Constantin Dinculescu, Anton Bărăscu, Petre Broască, șeful de secție Paul Hîrțescu, subinginerul Petre Gogu, de la atelierul mecanic montaj bord, subinginerul Iulian Petre, de la atelierul sudură automată, Ilie Vlădescu și Constantin Popescu, de la montaj bord.

Mineralierul „Bănișor", cu o lungime de 250 metri, lățime 32 metri și înălțime de 17 metri, este dotat cu un motor de 17.000 cai putere, ce-i asigură înalți indici de utilizare și economicitate în exploatare. Demne de menționat sînt, deopotrivă, gradul înalt de integrare — peste 85 la sută din componentele navale fiind realizate de unități ale industriei constructoare de mașini din țară, precum și înaltul grad de saturare cu echipamente navale. În același timp, la realizarea mineralierului „Bănișor" coeficientul de utilizare a metalului a depășit 90 la sută, iar sudurile automate și semiautomate încorporate în corpul navei au ajuns la aproape 50 la sută.

Secvențe din articolul publicat în „Dobrogea Nouă"/31 dec. 1985, în care se evidențiază 2 ingineri navaliști valoroși (o familie), de la ICN C-ta, dna. A. Hârțescu. Șef de proiect la Constanța și P. Hârțescu Șef de Secție la FCRN „2 Mai" (Mangalia). În aceeași zi, la Constanța era lansat la apă docul plutitor de 20.000 t iar la Mangalia primea botezul mării mineralierul de 65.000 tdw nr. 5 „Bănișor".



I.C.N. Constanța. În docul uscat se lucrează la nava nr. 5 din seria petrolierelor de 150.000 tdw.

Fig. 242f. Petrolierul de 150.000 tdw nr. 5 „Oltenia" în faza finală de montaj în doc. Urmează montajul unui bloc din pravă (fotografie publicată în ziarul „Dobrogea Nouă"/ 2 dec. 1984).

Un nou succes de prestigiu al constructorilor de nave din Constanța

LANSAREA LA APĂ A PETROLIERULUI „OLTENIA" DE 150.000 TDW

● Înalt grad de saturare cu echipamente și instalații produse de unități ale industriei constructoare de mașini din țară ● Tehnologiile moderne aplicate au permis scurtarea timpului de montaj cu 30 de zile ● Propuneri pentru un panou de onoare al constructorilor navali

Dan SPIRIDON
Fotografii: V. CIOROBEA

PANOU DE ONOARE

Ion OPREA, maistru

Costina NISTOR, sudor

Gheorghe ȘANDRU, șef de echipă

Săndel PETREA, șef de echipă

Fig. 264d, 243f și 244f. La data de 28 febr. 1985, la ICN C-ta s-a lansat la apă petrolierul de 150.000 tdw nr. 5 „Oltenia". Fotografiile cu nava și panoul de onoare precum și fragmentele de text au fost publicate în „Dobrogea Nouă"/1.03.1985.

Fig. 240f. În vara anului 1985 ICN C-ța a primit vizita Președintei Republicii Malta. În șantier a fost însoțită de Ing. A. Sabău, Dir. Adj. Tehn., Ec. D. Muhcina, Dir. Adj. Comercial și Ing. A. Daraban, Ing. Șef Fabr. CN.

Fig. 241f. Pe platforma de asamblare blocsecții, Ing. A. Sabău dă explicații Președintei Republicii Malta. În finalul vizitei, Președinta Republicii Malta a semnat în cartea de onoare a șantierului.

5.2.2. Conducerea Întreprinderii de Construcții Navale Constanța

Începând cu data de 1 mai 1984, a crescut gradul Întreprinderii în componența căreia funcționau 3 fabrici: La Constanța Fabrica de Construcții Nave înființată în anul 1974 și Fabrica de Reparații Nave înființata în anul 1978, la care s-a alăturat Fabrica de Construcții și Reparații Nave „2 Mai" Mangalia. Cu această data, echipa de conducere a I.C.N. Constanța a fost următoarea: **Ing. Gh. Dimoiu**, Director General, **Ing. A. Sabău**, Director Tehnic, **Ec. D. Muhcina**, Director Comercial, **Ing. A. Daraban**, Director Fabrică Construcții Nave, **Ing. I. Barca,** Director Fabrică Reparații Nave, **Ing. N. Chitic,** Director F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, **Ing. M. Rusen**, Ing. Șef Pregătirea Fabricației, **Ing. Gh. Codreanu**, Ing. Șef Investiții, Mec. Energ. și **Ec. I. Baschinos,** Contabil Șef. **La F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, Ing. N. Bocaneala** era Ing. Șef de producție și **Ing. Gr. Landopol**, Ing. Șef Preg. Fabric. iar **Ec. Gh. Tutuianu** era Contabil Șef.

La conducerea Serviciilor, Atelierelor de Proiectare, Birourilor, Secțiilor și Atelierelor erau următorii: Șef Serv. Plan, **Ing. Al. Gheorghe**, Șef Serv. Organizarea Producției, **Ing. V. Secota**, Șef Serv. Producție, **Ing. I. Voineagu**, Șef A.P.P., **Ing. I. Safta**, Șef A.P.T.C.N. și Autoutilări, **Ing. N. Orac**, Șef A.P.S.A.M., **Ing. V. Dumitrescu**, Șef A.P.T.R.N., **Ing. G. Simatiuc**, Șef Serv. CTC, **Ing. G. Vizireanu**, Șef Serv. Aprov., **Ec. C. Ciorbaru,** Șef Bir. Cooperare, **Ing. N. Matei**, Șef Serv. Mec. Energ., **Ing. St. Iordache,** Șef Bir. Investiții **Ing. D. Gimurtu**, Șef Oficiu de Calcul, **Ing. I. Satrapelea**, Șef Secție I Confecții, Asamblări, **Ing. M. Gheorghe**, Șef Secție I-a Montaj în Doc**, Ing. D. Teodorescu,** Șef Secție I-a Lăcătușerie, **Ing. C. Uzea**, Șef Secție II-a Mec. El. CN, **Ing. N. Constantinescu**, Șef Secție Tubulatura, **Ing. T. Duca**, Șef Secție III-a CN, **Sing. R. Savoiu**, Șef Secție I-a RN, **Ing. E. Tiron**, Șef Secție II-a Mec. El. RN, **Ing. Al. Timotin** și **Ing. V. Stoian**, Șef Secție III-a RN **Sing. St. Maraloi**, Șef Secție Mec. Energ. **Ing. V. Felea**, Șef Secție Docuri, **Ing. M. Zdru**, Șef Cabinet Tehnic, **Prof. Dr. Gh. Lupu**, Șef Atel. Sculărie, maistru pr. **S. Parlea**, Șef Bir. Protecția Muncii, **Ing. Gh. Vlad.** După anul 1984, la S.N Constanța au fost angajați noi ingineri tineri absolvenți cu specialitatea construcții corp și instalații navale precum: V. Dima (Bran), M. Nechifor, M. Rotaru, I. Gurlui, Gh. Folescu, G. Baschir etc. și la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia au fost completate efectivele de ingineri, subingineri și economiști.

5.2.3. Activitatea de producție la I.C.N. Constanța în perioada 1984 – 1990

Execuția la I.C.N. Constanța:

- ***mineraliere de 65.000 tdw;***
- ***docuri plutitoare de 10.000 t și 20.000 t;***
- ***petroliere de 150.000 tdw și 85.000 tdw;***

- ***mineraliere de 165.000 tdw;***
- ***ferryboat-uri de 12.000 tdw;***
- ***sistem de ancorare al navei și transfer țiței în exploatare marină;***
- ***barje 3.000 t;***
- ***containere de 40 și 20 picioare;***
- ***reparații nave.***

Execuția la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia:

- ***mineraliere de 25.000 tdw, 65.000 tdw și 100.000 tdw;***
- ***petrolier de 85.000 tdw;***
- ***barje 3.000 t;***
- ***construcții marine destinate extracției și procesării hidrocarburilor;.***
- ***reparații nave.***

S. N. „2 Mai" Mangalia (dat în funcțiune în **1977** sub conducere Militară), la data de **1 aprilie 1980 a fost preluat de M.I.C.M. și trecut în subordinea C.I.N. Galați,** având ca obiect de activitate construcția și reparația navelor de mare tonaj. Până la unificarea cu S. N. Constanța (1 mai 1984, conform Decretului CS nr. 152/ 7 mai 1984), S. N. Mangalia livrase deja 6 nave de 55.000 tdw (**„Callatis"** în 1978, **„Danube Sea"** în 1980, **„Leandros"** și **„Buhuși"** în 1981, **„Balș"** și **„Băilești"** în 1982. De asemenea, în perioada 1977 – 1980 S. N. Mangalia construise nava specială de cercetări marine **„Grigore Antipa"**, având un deplasament de **1.450 t** și dotată cu un mini submarin SM 358, pentru scufundări la mare adâncime. În 1980, am vizitat această navă care se afla în probe de casă, prezentarea navei fiind făcută de **Cpt. R. I. Iuliu Chioreanu** (directorul S. N. Mangalia în perioada 1974 – 1982). În anii 1982 – 1983, director la S. N. Mangalia a fost numit **Ing. A. Praisler,** transferat de la **C.I.N. Galați** (fost director la **S. N. Brăila** și la **S. N. Turnu Severin**), care a introdus organizarea, disciplina și metodologiile de lucru pentru lansarea în fabricație, urmărirea execuției și controlul tehnic pe fazele de construcție a navelor. În continuare, până la unificarea cu S. N. Constanța funcția de director la S. N. Mangalia a fost preluata de **Ing. V. Bercea** (transferat de la S. N. Constanța unde ocupase funcția de Șef Secție Lăcătușerie). În perioada 1979 – 1984, S. N. Mangalia a construit și corpul navei militare **„Muntenia"** de 5.000 tdw (devenită ulterior distrugătorul **„Mărășești"** și în prezent **fregata F 111 „Mărășești"**. Această navă specială a fost lansată la apă și livrată de F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia la Marina Militară Romana în anul 1985. Nava a fost executată după proiectul întocmit de **Icepronav Galați (Șef de proiect Ing. C. Stanciu)** și a fost cea mai mare navă Militară care s-a construit în România.

Începând cu anul 1984, la I.C.N. Constanța (S. N. Constanța + F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia) se realiza 60% (în tdw) din Programul anual de construcții navale din România. Precizez că toate tipurile de nave cuprinse în **Programul**

naval al țării, repartizate spre execuție la **I.C.N. Constanța**, au fost realizate, mai puțin pasagerul maritim de 480 locuri (echivalent 85.000 tdw), prevăzut în planul anului 1989.

La **pct. 5.1.4.** de mai sus am prezentat și construcțiile realizate de S. N. Constanța, după unificarea cu S. N. „2 Mai" Mangalia, în perioada 1984 – 1986 și anume: mineralierele de **65.000 tdw nr. 11, 12 și 13**, respectiv **„Baia de Fier", „Baia de Arieș"** și **„Borcea"**, petrolierul de **150.000 tdw nr. 4 „Biruința"** și **docurile plutitoare de 10.000 t** (2 buc.) **și 20.000 t** (1 buc.), care au fost puse în funcțiune la **S. N. Midia.**

În continuare, la **Fabrica de Construcții Nave din Constanța** condusă de directorul **Ing. A. Daraban**, s-a continuat construcția petrolierelor de **150.000 tdw** și s-a început execuția seriei de petroliere de **85.000 tdw**. La **F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia**, condusă de noul director **Ing. N. Chitic**, s-a continuat execuția navelor mineralier de 65.000 tdw începute în 1982 – 1983 (**„Băcești", „Basarabi", „Bechet", „Baraolt"**) iar după 1984 s-au lansat în fabricație: **„Bănișor", „Balotești", „Bărboși", „Baia Sprie", „Barca"** și **„Blejoi"**, preluându-se întreg programul de tehnologii și SDV-uri aplicate de S. N. Constanța, la construcția navelor mineralier de **65.000 tdw** (vezi 262d). În anul **1985, la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia a fost dat în funcțiune și docul uscat de reparații nave de mare tonaj** (cel mai mare doc uscat din România), în care s-au făcut reparații și la **petrolierul de 150.000 tdw „Biruința"**. La data de **18 august 1984**, la **F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia** a fost lansat la apă **primul mineralier de 65.000 tdw „Băcești"**. La această nava, ciclul de armare și probe a fost realizat în numai 4 luni, livrarea la Navrom făcându-se la sfârșitul anului 1984.

La I.C.N. Constanța, petrolierul de 150.000 tdw nr. 5 „Oltenia" a fost lansat la apă la data de **28 febr. 1985**. În momentul lansării la apă, nava se prezenta cu un grad avansat de saturare cu echipamente și instalații produse de unități ale industriei constructoare de mașini din țară. Tehnologiile de înaltă productivitate aplicate au condus la scurtarea timpului de montaj în doc cu cca. 30 de zile. Evenimentul lansării la apă a fost consemnat de ziarul „Dobrogea Nouă"/1 Mar. 1985 (vezi 264d, 243f, 244f), care publica fotografia navei și panoul de onoare cu fotografiile următorilor navaliști constănțeni: I. Oprea, maistru, Costina Nistor sudor, Gh. Sandru și S. Petrea, șefi de echipă. Reporterul **Dan Spiridon**, prezintă interviul cu **Ing. D. Teodorescu**, șeful secției Montaj în doc evidențiind aportul maiștrilor și șefilor de echipă constructori și sudori astfel: *„Este vorba despre formațiile de constructori navali conduse de maiștrii C. Boritz și P. Dima, formațiile de lăcătuși conduse de maiștrii I. Barbu și C. Tănase, cele de sudori conduse de maiștrii D. Mocanu, I. Mirea, S. Ștefănescu și C. Matei. La același panou de onoare își pot oricând găsi locul echipele de lăcătuși conduse de N. Dumitru, I. Lepădatu, N. Apostol, I. Micu sau cele de sudori, conduse de V. Radu, I. Cerchia, M. Craiu"*. **Petrolierul de 150.000 tdw nr. 5 „Oltenia"** a fost livrat la **Navrom Constanța** în anul **1986.**

CONSTANȚA

„ȘANTIER AMIRAL" al construcției navale românești

PERSPECTIVE ALE DEZVOLTĂRII CONSTRUCȚIILOR NAVALE ȘI TRANSPORTULUI MARITIM ȘI FLUVIAL

● **Navele maritime pentru transportul mărfurilor** vor atinge în 1990 nivelul de 1.100—1.200 mii tdw, ceea ce reprezintă o creștere de 134—146 la sută în finele viitorului cincinal, în comparație cu mărimile planului pe 1985.

● **Capacitatea flotei maritime** va ajunge în 1990 la 7,5—8 milioane tdw, ceea ce va asigura practic prelucrarea integrală a mărfurilor de comerț exterior care se derulează pe această cale, precum și disponibilități pentru servicii și compensări de transport.

● **Flota fluvială** va fi dotată cu aproape 430 mii tone nave nepropulsate și 150 mii CP remorchere și împingătoare, traficul fluvial urmînd a crește cu 30—35 la sută prin exploatarea intensivă a Dunării și Canalului Dunăre — Marea Neagră.

SARCINI ÎN PERSPECTIVĂ ALE INDUSTRIEI NAVALE CONSTĂNȚENE POTRIVIT PROGRAMULUI NAVAL AL ȚĂRII

Pe lîngă tipurile de nave aflate în construcție în prezent în unitățile navale constănțene se are în vedere asimilarea a noi produse în cincinalul 1985—1990:

— petrolier de 85.000 tdw (a început deja debitarea tablelor la prototip)
— vrachier de 16.400 tdw
— doc plutitor de 20.000 tf
— feribot de 12.000 tdw
— mineralier de 165.000 tdw
— mineralier de 25.000 tdw
— macara plutitoare de 400/800 tf
— sisteme de echipamente și instalații pentru extracție țiței și explorarea sondelor marine.

60%
DIN PROGRAMUL DE CONSTRUCȚII NAVALE AL ȚĂRII
se realizează în prezent la Întreprinderea de construcții navale Constanța

FILE DE ISTORIE

■ 1971 — 30 aprilie. Moment memorabil în istoria industriei navale românești: Comitetul Politic Executiv al C.C. al P.C.R. hotărăște dezvoltarea și modernizarea Șantierului naval Constanța, în vederea trecerii la construcția navelor de mare tonaj. În iunie, secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, este prezent pe șantier. Încep lucrările de investiții.

■ 1973 — 9 iulie. În cadrul unei rodnice vizite de lucru, tovarășul Nicolae Ceaușescu examinează, la fața locului, stadiul lucrărilor și indică intensificarea ritmului de construcție a navelor paralel cu execuția lucrărilor de investiții la docul uscat și halele de fabricație.

■ 1975 — 29 aprilie. În prezența secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, se lansează la apă primul mineralier al țării — „Tomis" — de 55.000 tdw — moment ce marchează intrarea României socialiste în rîndul țărilor constructoare de nave de mare tonaj.

■ 1977 — 27 mai. Tovarășul Nicolae Ceaușescu este prezent, din nou, în mijlocul constructorilor navali constănțeni. La acea dată, 46,9 la sută din tonajul dw realizat de industria navală românească se producea la Constanța.

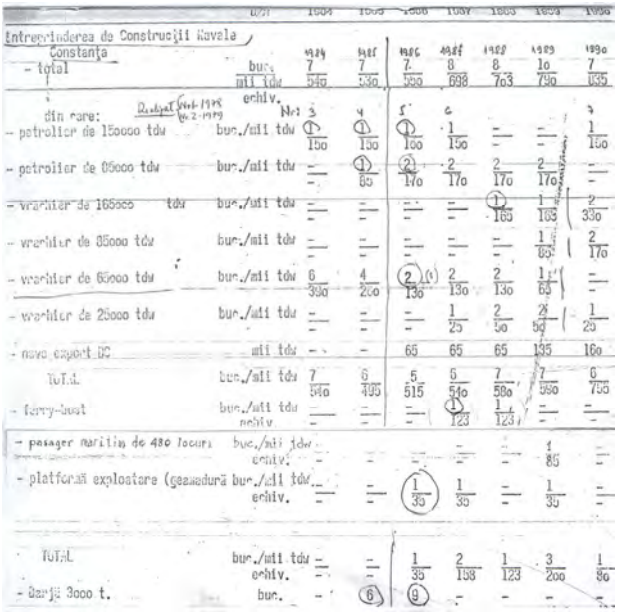
■ 1979 — August. Din nou, tovarășul Nicolae Ceaușescu este prezent în mijlocul navaliștilor constănțeni.

■ 1981 — Iulie. Tovarășul Nicolae Ceaușescu vizitează șantierele navale din Constanța și Mangalia, determinînd noi și importante măsuri pentru realizarea neabătută a Programului de construcții navale al țării.

■ 1984 — Aprilie. La Neptun — în urma amplului dialog purtat cu reprezentanții industriei naționale de construcții navale —, tovarășul Nicolae Ceaușescu stabilește un nou și vast Program de viitor pentru acest important

Pagină realizată de Dumitru MĂNDROIU

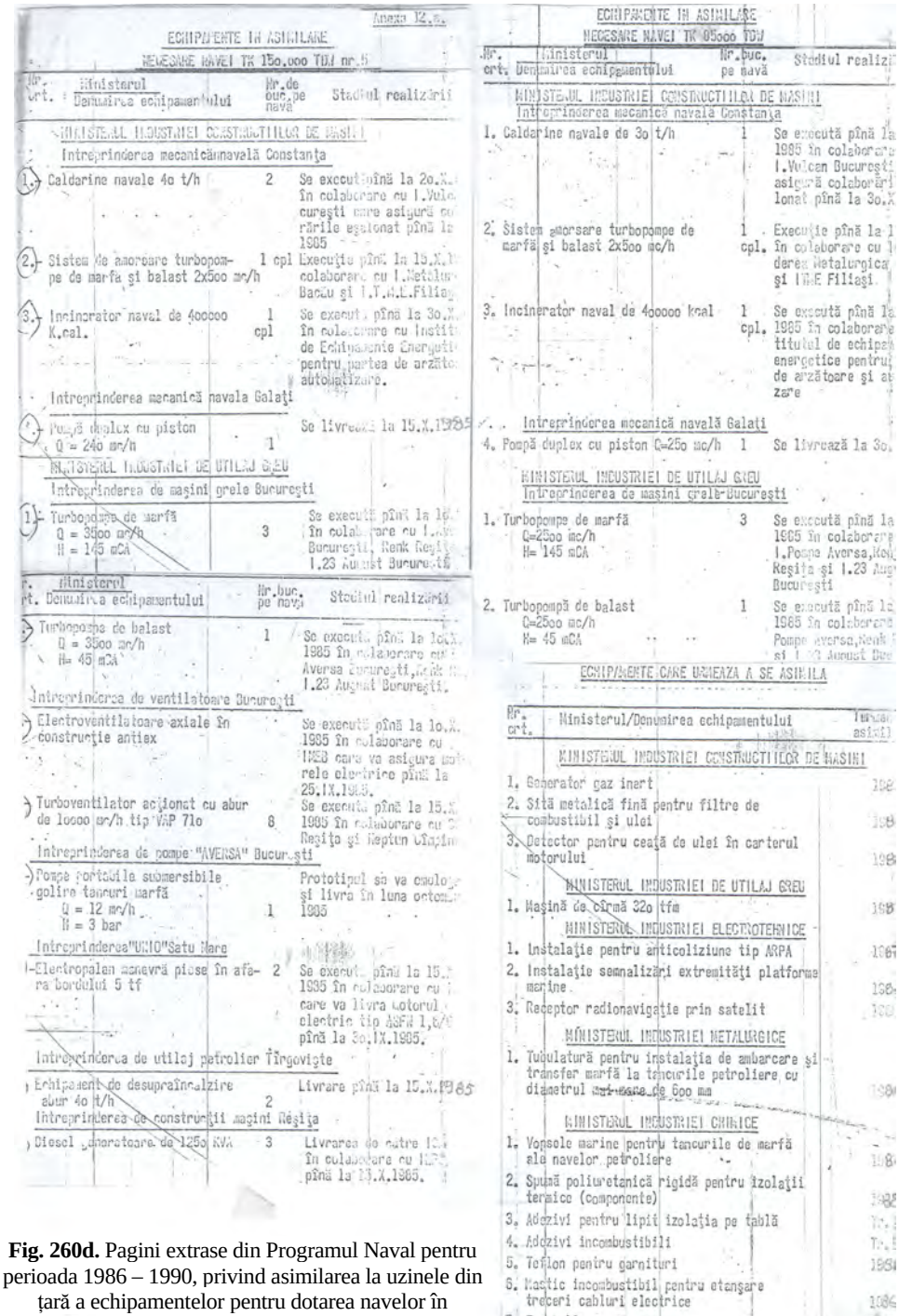
Fig. 258d și 233f. Extras din articolul publicat în ziarul „Dobrogea Nouă"/2.XI.1984. Foto: N. Ceaușescu la vizita din iulie 1981. S.N. C-ta a fost prezentat de Ing. Gh. Dimoiu, Dir. Adj. Tehn. în hala Construcții nave Ceaușescu discuta cu șeful de echipă Cihemschi Rudolf despre acordul global.



Întreprinderea de Construcții Navale Constanța

		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
- total	buc.	7	7	7	8	8	10	7
	mii tdw	540	330	500	698	703	790	635
din care:	achiv.							
- petrolier de 150000 tdw	buc./mii tdw	1/150	1/150	1/150	1/150	—	—	1/150
- petrolier de 85000 tdw	buc./mii tdw	—	1/85	2/170	2/170	2/170	2/170	—
- vrachier de 165000 tdw	buc./mii tdw	—	—	—	—	1/165	1/165	2/330
- vrachier de 85000 tdw	buc./mii tdw	—	—	—	—	—	1/85	2/170
- vrachier de 65000 tdw	buc./mii tdw	6/390	4/260	2/130	2/130	2/130	1/65	—
- vrachier de 25000 tdw	buc./mii tdw	—	—	—	1/25	2/50	2/50	1/25
- nave export DC	mii tdw	—	—	65	65	65	135	160
TOTAL	buc./mii tdw	7/540	6/495	5/515	6/540	7/590	7/590	6/755
- ferry-boat	buc./mii tdw	—	—	—	1/123	1/123	—	—
	achiv.	—	—	—	—	—	—	—
- pasager maritim de 480 locuri	buc./mii tdw	—	—	—	—	—	1/85	—
	achiv.	—	—	—	—	—	—	—
- platformă exploatare (gazedură	buc./mii tdw	—	—	1/35	1/35	—	1/35	—
	achiv.	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	buc./mii tdw	—	—	1/35	2/158	1/123	3/200	1/80
	achiv.	—	—	—	—	—	—	—
- Șarje 3000 t.	buc.	—	6	9	—	—	—	—

Fig. 259d. Sarcinile de plan pentru ICN Constanța (S.N. C-ta + S.N. Mangalia), prevăzute în Programul Naval, elaborat la data de 24 sept. 1985, privind dezvoltarea construcțiilor navale din România în perioada 1986 – 1990.



ECHIPAMENTE ÎN ASIMILARE
NECESARE NAVEI TR 150.000 TDW nr.5

Nr. crt.	Ministerul / Denumirea echipamentului	Nr. buc. pe navă	Stadiul realizării
	MINISTERUL INDUSTRIEI CONSTRUCŢIILOR DE MAŞINI		
	Întreprinderea mecanică navală Constanţa		
1.	Caldarine navale de 4o t/h	2	Se execută până la 2o.X. în colaborare cu I.Vulcan Bucureşti care asigură colaborările eşalonat până la 1985
2.	Sistem de amorsare turbopompe de marfă şi balast 2x5oo mc/h	1 cpl	Execuţie până la 15.X. în colaborare cu I.Metalurgica Baccu şi I.T.M.E.Filiaşi
3.	Incinerator naval de 4ooooo K.cal.	1 cpl	Se execută până la 3o.X. în colaborare cu Institutul de Echipamente Energetice pentru partea de arzătoare şi automatizare.
	Întreprinderea mecanică navala Galaţi		
4.	Pompă duplex cu piston Q = 24o mc/h	1	Se livrează la 15.X.1985
	MINISTERUL INDUSTRIEI DE UTILAJ GREU		
	Întreprinderea de maşini grele Bucureşti		
1.	Turbopompe de marfă Q = 35oo mc/h H = 145 mCA	3	Se execută până la 15.X. în colaborare cu I.Pompe Aversa, Bucureşti, Renk Reşiţa şi I.23 August Bucureşti
2.	Turbopompă de balast Q = 35oo mc/h H = 45 mCA	1	Se execută până la 1oX. 1985 în colaborare cu I.Pompe Aversa Bucureşti, Renk Reşiţa şi I.23 August Bucureşti.
	Întreprinderea de ventilatoare Bucureşti		
3.	Electroventilatoare axiale în construcţie antiex		Se execută până la 1o.X. 1985 în colaborare cu IMEB care va asigura motoarele electrice până la 25.IX.1985.
4.	Turboventilator acţionat cu abur de 1oooo mc/h tip VAP 71o	8	Se execută până la 15.X. 1985 în colaborare cu Renk Reşiţa şi Neptun Olteniţa
	Întreprinderea de pompe "AVERSA" Bucureşti		
5.	Pompe portabile submersibile golire tancuri marfă Q = 12 mc/h H = 3 bar	1	Prototipul se va omologa şi livra în luna octombrie 1985
	Întreprinderea "UNIO" Satu Mare		
6.	Electropalan manevră piese în afara bordului 5 tf	2	Se execută până la 15.X. 1985 în colaborare cu I.M.E. care va livra motorul electric tip ASFN 1,6/6 până la 3o.IX.1985.
	Întreprinderea de utilaj petrolier Târgovişte		
7.	Echipament de desupraîncălzire abur 4o t/h	2	Livrare până la 15.X.1985
	Întreprinderea de construcţii maşini Reşiţa		
8.	Diesel generatoare de 125o KVA	3	Livrarea de către I.M.E. în colaborare cu IMEB până la 15.X.1985.

ECHIPAMENTE ÎN ASIMILARE
NECESARE NAVEI TR 85ooo TDW

Nr. crt.	Ministerul / Denumirea echipamentului	Nr. buc. pe navă	Stadiul realizării
	MINISTERUL INDUSTRIEI CONSTRUCŢIILOR DE MAŞINI		
	Întreprinderea mecanică navală Constanţa		
1.	Caldarine navale de 3o t/h	1	Se execută până la 1985 în colaborare cu I.Vulcan Bucureşti, asigură colaborările eşalonat până la 3o.X.
2.	Sistem amorsare turbopompe de marfă şi balast 2x5oo mc/h	1 cpl.	Execuţie până la 1 în colaborare cu I derea Metalurgica şi I.M.E Filiaşi.
3.	Incinerator naval de 4ooooo kcal	1 cpl.	Se execută până la 1985 în colaborare titutul de echipa energetice pentru de arzătoare şi a zare
	Întreprinderea mecanică navală Galaţi		
4.	Pompă duplex cu piston Q=25o mc/h	1	Se livrează la 3o.
	MINISTERUL INDUSTRIEI DE UTILAJ GREU		
	Întreprinderea de maşini grele Bucureşti		
1.	Turbopompe de marfă Q=25oo mc/h H= 145 mCA	3	Se execută până la 1985 în colaborare I.Pompe Aversa, Reşiţa şi I.23 Bucureşti
2.	Turbopompă de balast Q=25oo mc/h H= 45 mCA	1	Se execută până la 1985 în colaborare Pompe Aversa, şi I.23

ECHIPAMENTE CARE URMEAZĂ A SE ASIMILA

Nr. crt.	Ministerul/Denumirea echipamentului	Termen asimil.
	MINISTERUL INDUSTRIEI CONSTRUCŢIILOR DE MAŞINI	
1.	Generator gaz inert	198
2.	Sită metalică fină pentru filtre de combustibil şi ulei	198
3.	Detector pentru ceaţă de ulei în carterul motorului	198
	MINISTERUL INDUSTRIEI DE UTILAJ GREU	
1.	Maşină de cârmă 32o tfm	198
	MINISTERUL INDUSTRIEI ELECTROTEHNICE	
1.	Instalaţie pentru anticoliziune tip ARPA	1987
2.	Instalaţie semnalizări extremităţi platforme marine	198
3.	Receptor radionavigaţie prin satelit	198
	MINISTERUL INDUSTRIEI METALURGICE	
1.	Tubulatură pentru instalaţia de ambarcare şi transfer marfă la tancurile petroliere cu diametrul max. de 6oo mm	198
	MINISTERUL INDUSTRIEI CHIMICE	
1.	Vopsele marine pentru tancurile de marfă ale navelor petroliere	198
2.	Spumă poliuretanică rigidă pentru izolaţii termice (componente)	198
3.	Adezivi pentru lipit izolaţia pe tablă	19
4.	Adezivi incombustibili	19
5.	Teflon pentru garnituri	198
6.	Mastic incombustibil pentru etanşare treceri cabluri electrice	198
7.	Freon 12	198

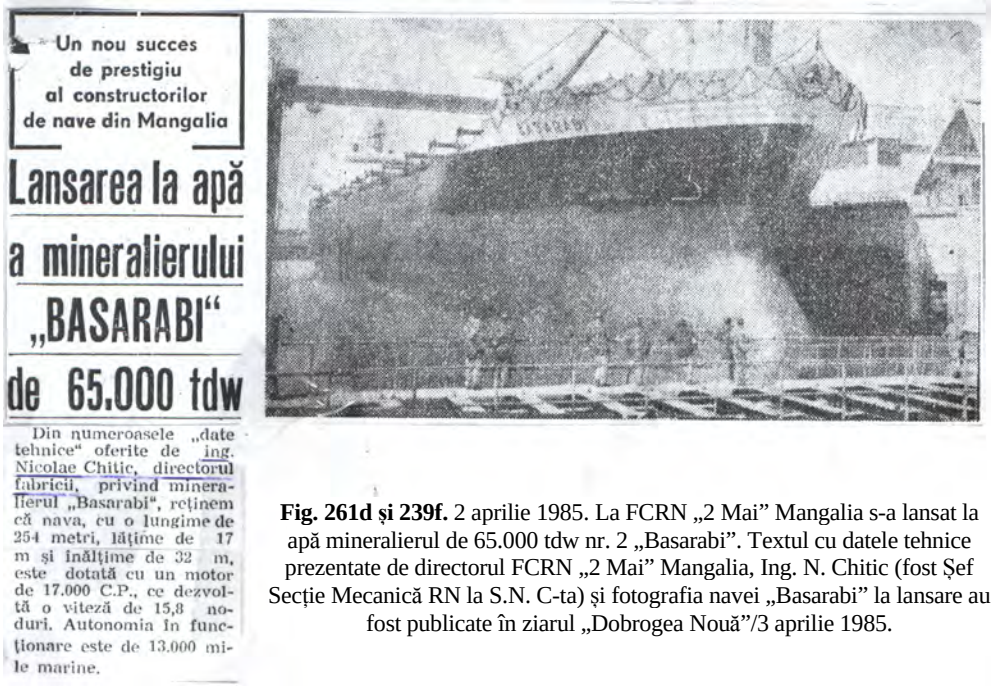
Fig. 260d. Pagini extrase din Programul Naval pentru perioada 1986 – 1990, privind asimilarea la uzinele din ţară a echipamentelor pentru dotarea navelor în construcţie la ICN Constanţa.

Un succes de prestigiu
al navaliștilor din Mangalia
LANSAREA LA APĂ A PRIMEI NAVE
DE 65.000 TDW

I.C.N.CONSTANTA
F.C.R.N."2 MAI"MANGALIA

Nava „Băcești" de 65.000 tdw, în timpul lansării la apă.

Fig. 238f. 18 august 1984. La FCRN „2 Mai" Mangalia s-a lansat la apă Mineralierul de 65.000 tdw nr. 1 „Băcești". (Fotografia navei în timpul lansării a fost publicată în „Dobrogea Nouă"/19.08.1984). La 23 Dec. 1984, nava a terminat probele de mare și a fost livrată la Navrom la 31 dec. 1984.



Un nou succes
de prestigiu
al constructorilor
de nave din Mangalia

Lansarea la apă a mineralierului „BASARABI" de 65.000 tdw

Din numeroasele „date tehnice" oferite de ing. Nicolae Chitic, directorul fabricii, privind mineralierul „Basarabi", reținem că nava, cu o lungime de 254 metri, lățime de 17 m și înălțime de 32 m, este dotată cu un motor de 17.000 C.P., ce dezvoltă o viteză de 15,8 noduri. Autonomia în funcționare este de 13.000 mile marine.

Fig. 261d și 239f. 2 aprilie 1985. La FCRN „2 Mai" Mangalia s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw nr. 2 „Basarabi". Textul cu datele tehnice prezentate de directorul FCRN „2 Mai" Mangalia, Ing. N. Chitic (fost Șef Secție Mecanică RN la S.N. C-ta) și fotografia navei „Basarabi" la lansare au fost publicate în ziarul „Dobrogea Nouă"/3 aprilie 1985.

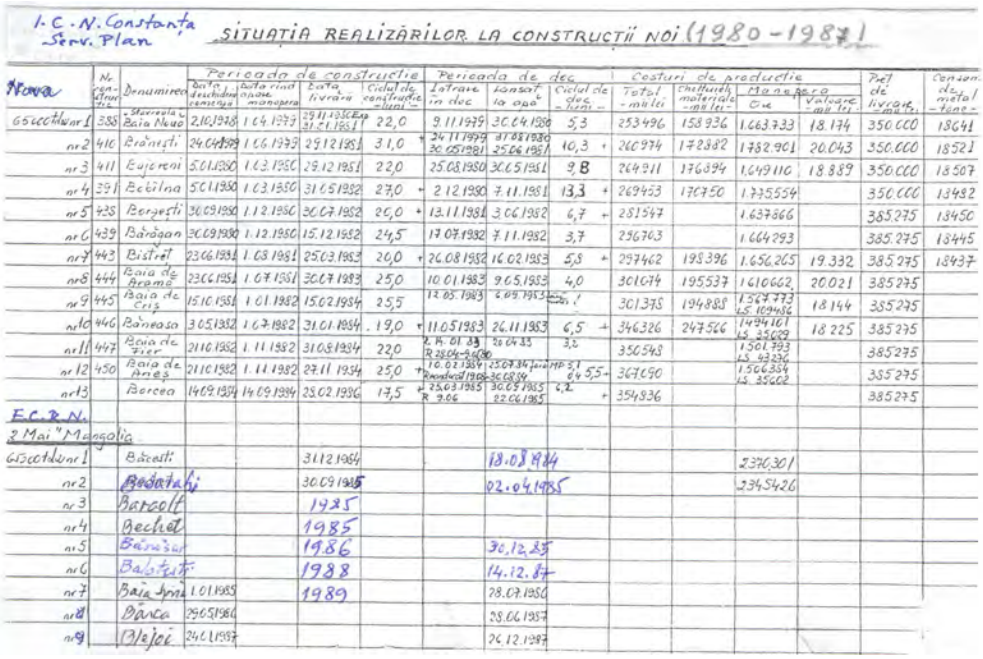
La data de **2 aprilie 1985, la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia** a fost lansat la apă mineralierul de **65.000 tdw nr. 2 „Basarabi"**. Evenimentul a fost consemnat în ziarul „Dobrogea Nouă"/3 aprilie 1985. Articolul cuprinde datele tehnice prezentate de **Ing. N. Chitic**, directorul F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, referitoare la mineralierul „Basarabi" precum și fotografia navei. Nava a fost livrată la Navrom Constanța în anul 1985.

La data de 23 noiembrie 1985, la I.C.N. Constanța a fost lansat la apă primul petrolier de 85.000 tdw „Prahova". Nava petrolier de 85.000 tdw, o premieră în industria navală românească, a fost proiectată de **ICEPRONAV Galați** în conformitate cu cerințele IMO, pentru transportul de țiței dar și produse rafinate, fiind dotată cu instalații speciale de prevenire a exploziilor, incendiului și poluării și are următoarele caracteristici: lungimea 228,6 m, lățimea 43 m, înălțimea de construcție 19 m și este dotată cu un motor principal ICM Reșița/MAN de 15.200 CP, din noua generație de motoare românești cu consum redus de combustibil. La nava „Prahova" s-a atins cel mai înalt grad de tipizare a lucrărilor de corp și pentru prima dată s-a realizat **machetarea compartimentului de mașini și pompe**, ceea ce a permis raționalizarea tehnologiilor de execuție și reducerea consumurilor de muncă. Astfel, în secțiile de producție au fost executate un mare număr de **module pentru echipamente**, cu efecte asupra creșterii productivității muncii și îmbunătățirea calității. Evenimentul lansării la apă a petrolierului de **85.000 tdw nr. 1 „Prahova"** a fost consemnat în ziarul „Dobrogea Nouă"/24 noiembrie 1985 care a publicat fotografia navei (vezi 249f). Articolul menționează și faptul că în aceeași zi, la I.C.N. Constanța s-a început montajul în doc al **ferryboat-ului de 12.000 tdw nr. 1** „Mangalia". De asemenea evidențiază formațiile care au lucrat la **petrolierul „Prahova"**, conduse de maiștrii C. Boritz, A. Atanasiu și I. Barbu de la montaj, maiștrii sudori S. Ștefănescu, A. E. Beadin, N. Voinea, maiștrii tubulatori O. Calin și N. Tănase, maiștrii de la secția mecanica C. Suciu și V. Fasie. Am anexat și o fotografie din ziua lansării la apă la care au participat ca invitați pensionari și elevi ai Școlii Profesionale a S. N. Constanța. După armare și probe, la data de **24 dec. 1987** nava a fost livrată la Navrom Constanța (vezi 252f). La data de **30 dec. 1985**, în activitatea **I.C.N. Constanța** s-au înregistrat 2 succese consemnate și de ziarul „Dobrogea Nouă"/31 dec. 1985 și anume: la Constanța s-a lansat la apă **docul plutitor de 20.000 tf** iar la **F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia** s-a lansat la apă cel de **al 5-lea mineralier de 65.000 tdw „Bănișor".** Comentariul despre lansarea la apă a docului plutitor de 20.000 tf la șantierul din Constanța, în ziua de 30 dec. 1985, l-am prezentat la **pct. 5.1.4.** Evenimentul de succes al colectivului de la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia și anume lansarea la apă a mineralierului de **65.000 tdw „Bănișor"** (vezi 267d, 251f) este prezentat în ziar astfel: *„La rândul lor, constructorii de nave de la Mangalia au livrat beneficiarului mineralierul* ***„Baraolt"*** *și au lansat la apă mineralierul* ***„Bănișor"****, ambele cu o capacitate de 65.000 tdw, reprezentând a patra și respectiv, a cincea nava din această serie realizate la Mangalia. S-au evidențiat formațiile conduse de maiștrii C. Dinculescu, A. Barascu, P. Broasca,* ***Șeful de secție, Ing. Paul Hârțescu****, Sing. P. Gogu de la atelierul mecanic montaj bord, Sing.*

*I. Petre de la atelierul sudură, I. Vladescu și C. Popescu, de la montaj bord… Demne de menționat sunt, deopotrivă gradul înalt de integrare – peste 85% din componentele navale fiind realizate de unități ale industriei constructoare de mașini din țară, precum și înaltul grad de saturare cu echipamente navale. Sudurile automate și semiautomate executate la nava „Bănișor" au atins gradul de **50%**. Nava a fost livrată la Navrom Constanța în anul **1986.***

În anul 1986 la I.C.N. Constanța a fost construită geamandura plutitoare cu braț rotitor pentru acostarea navei colectoare și transfer țiței, în exploatare marină, instalație prevăzută în planul de producție, conform Programului naval. La data lansării în fabricație la șantierul din Constanța, ziarul „Dobrogea Nouă"/ 23 ian. 1986 a publicat un articol cu titlul **„La I.C.N. Constanța – premieră tehnică națională".** Reporterul **C. Lamba** consemna următoarele: *„La I.C.N. Constanța a fost lansată în fabricație în premieră pe țară, o construcție plutitoare deosebită al cărei beneficiar este Întreprinderea de foraj și exploatare a sondelor marine **„Petromar"...** Proiectată de **Icepronav Galați**, noua construcție plutitoare va fi amplasată în largul Mării Negre, în zonele unde au fost puse în evidență zăcăminte de hidrocarburi. Geamandura uriașă cu diametrul de 18 m și înălțimea de 6,5 m, este prevăzută cu mai multe lanțuri de ancorare la adâncimea de 50 m, precum și cu un braț rotitor din otel, la care va acosta tancul de stocaj al țițeiului. Prin interiorul geamandurii plutitoare va fi montată o conductă elastică, care va conduce țițeiul de la priza sondei de exploatare și până la tancul de stocaj"*. Construcția acestei instalații navale speciale a fost executată la Constanța cu echipamente fabricate în țară la întreprinderi din Ploiești (cel mai mare rulment cu D = 6,5 m, montat pe geamandură, de care s-a articulat brațul rotitor), Galați Târgoviște, București și alte unități concurente la realizarea programului de exploatare a resurselor energetice de pe platoul continental al Mării Negre. De asemenea, în **perioada 1987 – 1990 și F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia** a executat construcții (jacket) destinate extracției și procesării hidrocarburilor din M. Neagră (vezi 276d). În 1986 la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia a început execuția petrolierului de 85.000 tdw nr.4

La I.C.N. Constanța a continuat execuția navelor petrolier de 85.000 tdw și 150.000 tdw și la data de **30 iulie 1986** a fost lansat la apă **petrolierul de 85.000 tdw nr. 2 „Ploiești"** iar după numai 5 luni, la **30 dec. 1986,** a fost lansat la apă **petrolierul de 85.000 tdw nr. 3 „Teleajen".** La această navă, **I.C.N. Constanța** a stabilit un nou record privind scurtarea ciclului de montaj în doc. Nava a fost montată în doc în perioada 1 oct. 1986 – 29 dec. 1986, adică în numai **2 luni și 28 zile.** Acest succes a fost consemnat și de ziarul „Dobrogea Nouă"/30 dec. 1986 care evidențiază colectivul de navaliști constănțeni în frunte cu **Ing. D. Teodorescu**, șeful secției montaj în doc, împreună cu maiștrii D. Tup, S. Ștefănescu, V. Lentu, I. Barbu, N. Voinea, S. Dache, C. Boritz și D. Mocanu, șefii de echipă, Gh. Antemir, Al. Bud, D. Chiriac, I. Lepadatu, I. Soare, I. Bălan și Alexandru Parcalabescu, precum și controlorii de calitate C. Mandru și P. Paraschiv.

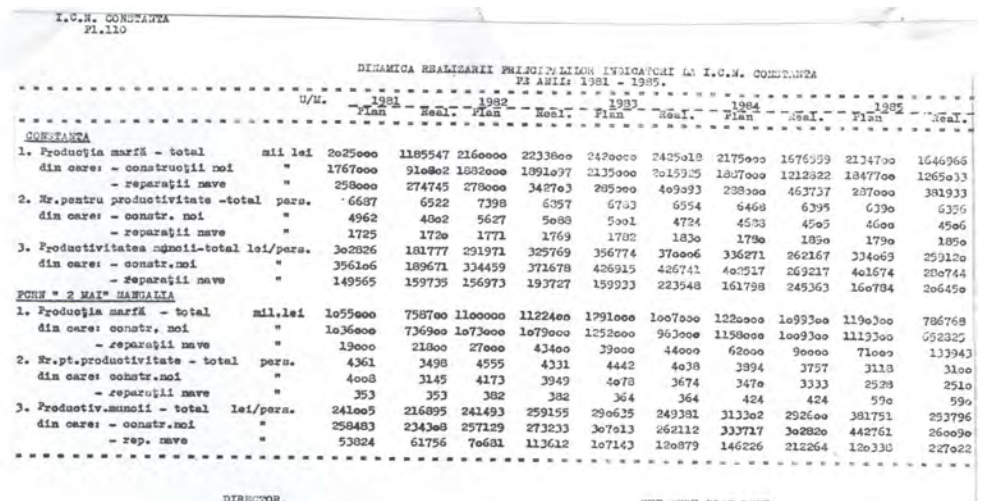


I.C.N. Constanța
Serv. Plan

SITUAȚIA REALIZĂRILOR LA CONSTRUCȚII NOI (1980 – 1987)

Nava	Nr. crt.	Denumirea	Perioada de construcție: Data începerii cantierului	Data trasării chilei	Data livrării	Ciclul de construcție - luni -	Perioada de doc: Intrare în doc	Ieșire de pe doc	Ciclul de doc - luni -	Costuri de producție: Total - mii lei	Cheltuieli materiale - mii lei -	Manopera: Ore	Manopera: Valoare - mii lei -	Preț de livrare - mii lei -	Consum de metal - tone -
G5 cocteiul nr 1	385	Șteviuța Baia Nouă	2.10.1978	1.04.1979	29.11.1980 / 31.01.1981	22,0	9.11.1979	30.04.1980	5,3	253496	158936	1.663.733	18.174	350.000	18641
nr 2	416	Brănești	24.04.1979	1.06.1979	29.12.1981	31,0	24.11.1979 / 30.05.1981	27.08.1980 / 25.06.1981	10,3	260974	172382	1.782.961	20.043	350.000	18521
nr 3	411	Eugenești	5.01.1980	1.03.1980	29.12.1981	22,0	25.08.1980	30.05.1981	9,8	264911	176894	1.649.110	18.889	350.000	18507
nr 4	391	Bălălna	5.01.1980	1.03.1980	31.05.1982	27,0	2.12.1980	7.11.1981	13,3	269463	170750	1.735.554		350.000	13482
nr 5	435	Berzești	30.09.1980	1.12.1980	30.07.1982	20,0	13.11.1981	3.06.1982	6,7	281547		1.637.866		385.275	13450
nr 6	439	Bărăgan	30.09.1980	1.12.1980	15.12.1982	24,5	17.07.1982	7.11.1982	3,7	256743		1.664.293		385.275	13445
nr 7	443	Bistreț	23.06.1981	1.08.1981	25.03.1983	20,0	26.08.1982	16.02.1983	5,8	297462	195396	1.656.265	19.332	385.275	18437
nr 8	444	Baia de Aramă	23.06.1981	1.07.1981	30.07.1983	25,0	10.01.1983	9.05.1983	4,0	301674	195537	1.610662	20.021	385275	
nr 9	445	Baia de Criș	15.10.1981	1.01.1982	15.02.1984	25,5	12.05.1983	6.09.1983	3,8	301375	194888	1.567.773 / LS 109486	18.144	385.275	
nr 10	446	Bănean	3.05.1982	1.07.1982	31.01.1984	19,0	11.05.1983	24.11.1983	6,5	346326	247526	1.494.161 / LS 35609	18.225	385.275	
nr 11	447	Baia de Fier	21.10.1982	1.11.1982	31.08.1984	22,0	2.11.01.83 / R 28.04.1983	26.04.83	3,2	350548		1.561.193 / LS 43236		385275	
nr 12	450	Baia de Arieș	21.10.1982	1.11.1982	27.11.1984	25,0	16.02.1984 / Remorcat 1985	25.07.84 / 30.08.84	MP 5,1 / 6,4	55+ 367690		1.506.354 / LS 35602		385275	
nr 13		Bercea	14.09.1984	14.09.1984	28.02.1986	17,5	25.03.1985 / R 9.06	30.05.1985 / 22.06.1985	6,2	+ 354936				385275	
E.C.N. 2 Mai "Mangalia"															
G5 cocteiul nr 1		Băcești			31.12.1984			18.03.1984				2370.301			
nr 2		Bădăstaki			30.09.1985			02.04.1985				2345426			
nr 3		Barcolf			1985										
nr 4		Bechet			1985										
nr 5		Bănușa			1986			30.12.85							
nr 6		Balotești			1988			14.12.87							
nr 7		Baia Mare	1.01.1985		1989			28.07.1988							
nr 8		Barca	29.05.1986					28.06.1987							
nr 9		Bălțeț	24.01.1987					24.12.1987							

Fig. 262d. Date de construcție a mineralierelor de 65.000 tdw executate la Constanța și Mangalia (1980 – 1987).



I.C.N. CONSTANȚA
Pl.110

DINAMICA REALIZĂRII PRINCIPALILOR INDICATORI LA I.C.N. CONSTANȚA
PE ANII: 1981 – 1985.

	U/M.	1981 Plan	1981 Real.	1982 Plan	1982 Real.	1983 Plan	1983 Real.	1984 Plan	1984 Real.	1985 Plan	1985 Real.
CONSTANȚA											
1. Producția marfă - total	mii lei	2o25ooo	1185547	216ooo	223386o	242ooo	2425o18	2175ooo	1676959	21347oo	1646966
din care: - construcții noi	"	1767ooo	91o8o2	1882ooo	1891o97	2135ooo	2o15935	1867ooo	1212322	18477oo	1265o33
- reparații nave	"	258ooo	274745	278ooo	342763	285ooo	4o9o93	238ooo	463737	237ooo	381933
2. Nr.pentru productivitate -total	pers.	6687	6522	7398	6357	6763	6554	6468	6395	6396	6336
din care: - constr. noi	"	4962	48o2	5627	5o88	5oo1	4724	4683	45o5	46oo	45o6
- reparații nave	"	1725	172o	1771	1769	1782	183o	1785	189o	1796	185o
3. Productivitatea muncii-total lei/pers.		3o2826	181777	291971	325769	356774	37ooo6	336271	262167	334o69	25912o
din care: - constr.noi	"	356lo6	189671	334459	371678	426915	426741	4o2517	269217	4o1674	28o744
- reparații nave	"	149565	159735	156973	193727	159933	223548	161798	245363	16o784	2o645o
PCNN " 2 MAI" MANGALIA											
1. Producția marfă - total	mil.lei	1o55ooo	758?oo	11ooooo	112246o	1291ooo	1oo7ooo	122oooo	1o993oo	119o3oo	786768
din care: constr. noi	"	1o36ooo	736?oo	1o73ooo	1o79ooo	1252ooo	96?ooo	1158ooo	1oo93oo	1113?oo	652825
- reparații nave	"	19ooo	218oo	27ooo	434oo	39ooo	44ooo	62ooo	9ooo	71ooo	133943
2. Nr.pt.productivitate - total	pers.	4361	3498	4555	4331	4442	4o38	3894	3757	3118	31oo
din care: constr.noi	"	4oo8	3145	4173	3949	4o78	3674	347o	3333	2528	251o
- reparații nave	"	353	353	382	382	364	364	424	424	59o	59o
3. Productiv.muncii - total	lei/pers.	241oo5	216895	241493	259155	29o635	249381	3133o2	2926oo	381751	253796
din care: - constr.noi	"	258483	2343o8	257129	273233	3o7613	262112	333?17	3o282o	442761	26oo9o
- rep. nave	"	53824	61756	7o681	113612	1o7143	12o879	146226	212264	12o33o	227o22

DIRECTOR,
Ing. [illegible]

ȘEF SERV. PLAN DEZV.
Ing. [illegible]

Fig. 263d. Dinamica realizării indicatorilor de plan la ICN C-ta în perioada 1981 – 1985.

Fig. 252f. Petrolierul de 85.000 tdw nr. 1 „Prahova” (*L* = 228,6 m, *B* = 43 m, *H* = 19 m, motor principal: MAN/Reșița, 15.200 CP, viteza navei 14 Nd.), a fost livrat la Navrom în anul 1987.

LICEUL INDUSTRIAL NR. 1 CONSTANȚA

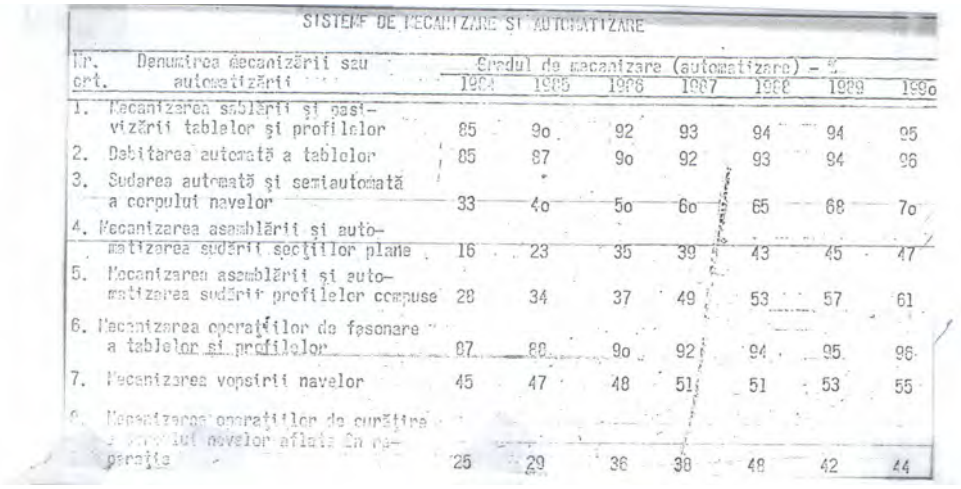
ȘCOALA VIITORILOR CONSTRUCTORI DE NAVE

Avem, care mândria acestui oraș al mării — poartă a României spre lumea de azi — o generație virstnică, o generație inteligentă a constructorilor de nave. Conștiința imaginea a unei epoci strălucitoare, de un dinamism fără precedent, avem, în Constanța, un șantier naval, o întreprindere de construcții navale care și-au asumat înalta responsabilitate a realizării unui program național cutezător, a cărui perseverență înfăptuire a propulsat România, în numai cîțiva ani, în rîndul primelor 5 țări constructoare de nave din lume.

În aceleași timp, nu putem să nu remarcăm, în toate secțiile, pe toate docurile de uscat sau plutitoare, pe schelele care se înfășoară în jurul navelor de 63.000, de 85.000, de 150.000 tdw, marele număr al constructorilor tineri, absolvenții celor 12 generații care au ieșit de pe băncile Liceului industrial nr. 1.

Înființat în anul 1972, pe scheletul fostei școli profesionale a șantierului naval, unitate de învățământ care datează din anul 1920, Liceul industrial de astăzi, întruchipînd o reușită sinteză între învățământ, cercetare și producție, își merită, pe drept cuvînt, renumele de înaltă școală a viitorilor constructori de nave.

Fig. 268d și 253f. Liceul Industrial nr. 1 Constanța (Liceul SN C-ta). Text și foto publicate în ziarul „Dobrogea Nouă”/23.VI.1986.



SISTEME DE MECANIZARE ȘI AUTOMATIZARE

Nr. crt.	Denumirea mecanizării sau automatizării	Gradul de mecanizare (automatizare) - %						
		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
1.	Mecanizarea sablării și pastivizării tablelor și profilelor	85	90	92	93	94	94	95
2.	Debitarea automată a tablelor	85	87	90	92	93	94	96
3.	Sudarea automată și semiautomată a corpului navelor	33	40	50	60	65	68	70
4.	Mecanizarea asamblării și automatizarea sudării secțiilor plane	16	23	35	39	43	45	47
5.	Mecanizarea asamblării și automatizarea sudării profilelor compuse	28	34	37	49	53	57	61
6.	Mecanizarea operațiilor de fasonare a tablelor și profilelor	87	88	90	92	94	95	96
7.	Mecanizarea vopsirii navelor	45	47	48	51	51	53	55
8.	Mecanizarea operațiilor de curățire a corpului navelor aflate în reparație	25	29	36	38	40	42	44

Fig. 269d. Sarcini de mecanizare și automatizare pentru șantierele navale, prevăzute în Programul Naval.

Fig. 254f. La FCRN „2 Mai" Mangalia s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw „Balotești". (Fotografie publicată în ziarul „Dobrogea Nouă"/15 dec. 1987.)

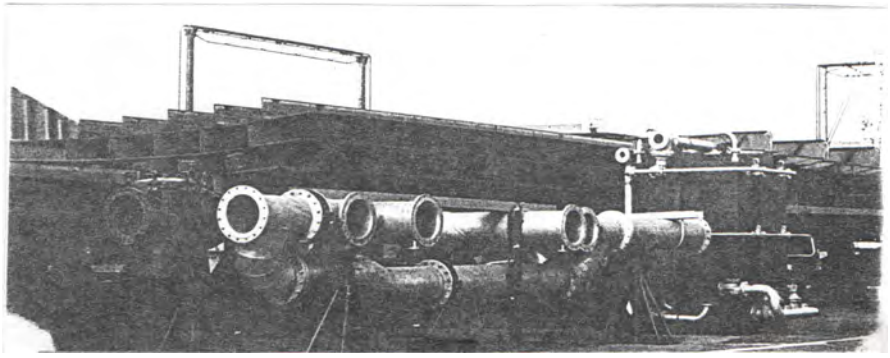


Fig. 255f. Module de tubulaturi (instalația de balast) și tanc nestructural saturat cu tubulaturi și armături pregătite pentru montajul pe navele mineralier de 65.000 tdw.

Întreprinderea de construcții navale Constanța. Secvență de muncă din cadrul sectorului de montaj al subansamblelor pentru navele aflate în fluxul de producție.

Fig. 247f. Asamblarea pe platforma a secției „bulb" din prova pentru petrolierul de 85.000 tdw. (Foto publicată în ziarul „Dobrogea Nouă" din data de 10.05.1985.)

Întreprinderea de construcții navale. În atelierul de montaj agregate navale echipa condusă de Dumitru Pușcașu execută montarea arborelui port-elice la o viitoare navă de mare tonaj.

Fig. 248f. La ICN C-ta, în Secția Mecanică se executa premontajul („tusarea") elicei cu arborele port elice, pentru o navă de mare tonaj. Foto (cu text) publicată în „Dobrogea Nouă" din data de 6 dec. 1985.

Ieri, două succese deosebite ale constructorilor de nave constănțeni :

• LANSAREA LA APĂ A PRIMULUI PETROLIER DE 85.000 tdw „PRAHOVA"

• ÎNCEPEREA MONTAJULUI ÎN DOC AL FERIBOTULUI DE 12.000 tdw „MANGALIA"

Fig. 249f. 23.XI.1985. La ICN C-ta s-a lansat la apă petrolierul de 85.000 tdw nr. 1 „Prahova" (textul și fotografia au fost publicate în ziarul „Dobrogea Nouă"/24.XI.1985).

Fig. 250f. 23.XI.1985. Un grup de Pensionari și elevi ai Școlii Profesionale SNC, invitați la lansarea la apă a petrolierului de 85.000 tdw nr. 1 „Prahova". Se remarca prezența oamenilor vârstnici, unii dintre ei foști lucrători la S.N. C-ta înainte de cel de al II-lea Război Mondial, precum: Popa Pavel, Matei Ion, Radu Ivan, Petrescu C-tin, Nula A., Taralunga Gh., Ardeleanu Gh., Calciu Gh., Malcev Z., Grofu C., Alibec, Spiridon I., Albici I., Ion D-tru, Gutu L., Ciocan M., Marin T. și alții.

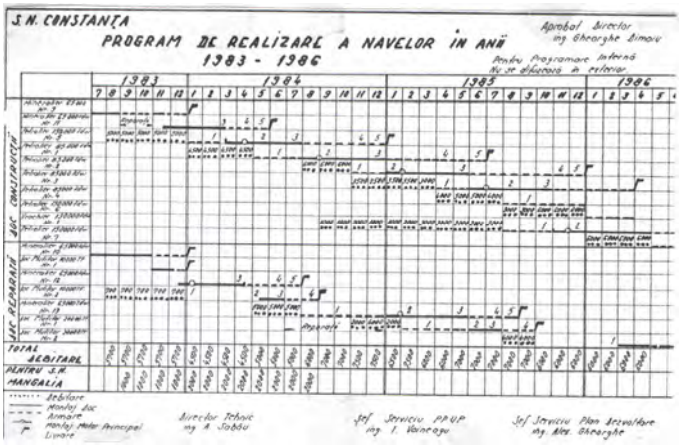
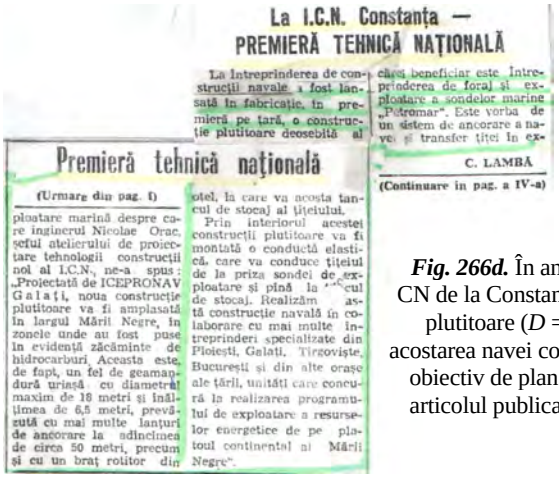


Fig. 265d. Program intern de fabricație a navelor la S.N. C-ta în perioada 1983 – 1986.



La I.C.N. Constanța —
PREMIERĂ TEHNICĂ NAȚIONALĂ

La întreprinderea de construcții navale a fost lansată în fabricație, în premieră pe țară, o construcție plutitoare deosebită al cărei beneficiar este Întreprinderea de foraj și exploatare a sondelor maring „Petromar". Este vorba de un sistem de ancorare a navei și transfer țiței în ex-

C. LAMBA

(Continuare în pag. a IV-a)

Premieră tehnică națională

(Urmare din pag. I)

ploatare marină despre care inginerul Nicolae Orac, șeful atelierului de proiectare tehnologii construcții noi al I.C.N., ne-a spus: „Proiectată de ICEPRONAV Galați, noua construcție plutitoare va fi amplasată în largul Mării Negre, în zonele unde au fost puse în evidență zăcăminte de hidrocarburi. Aceasta este, de fapt, un fel de geamandură uriașă cu diametrul maxim de 18 metri și înălțimea de 6,5 metri, prevăzută cu mai multe lanțuri de ancorare la adâncimea de circa 50 metri, precum și cu un braț rotitor din oțel, în care va acosta tancul de stocaj al țițeiului.

Prin interiorul acestei construcții plutitoare va fi montată o conductă elastică, care va conduce țițeiul de la priza sondei de exploatare și până la tancul de stocaj. Realizăm astă construcție navală în colaborare cu mai multe întreprinderi specializate din Ploiești, Galați, Târgoviște, București și din alte orașe ale țării, unități care concură la realizarea programului de exploatare a resurselor energetice de pe platoul continental al Mării Negre".

Fig. 266d. În anul 1986, ICN C-ta a construit la Fabrica de CN de la Constanța, pentru PETROMAR C-ta, o geamandură plutitoare (D = 18 m și H = 6,5 m) cu braț rotitor pentru acostarea navei colectoare și transfer țiței, în exploatare marină, obiectiv de plan cuprins în Programul Naval. (Secvențe din articolul publicat în ziarul „Dobrogea Nouă"/23 ian. 1986).

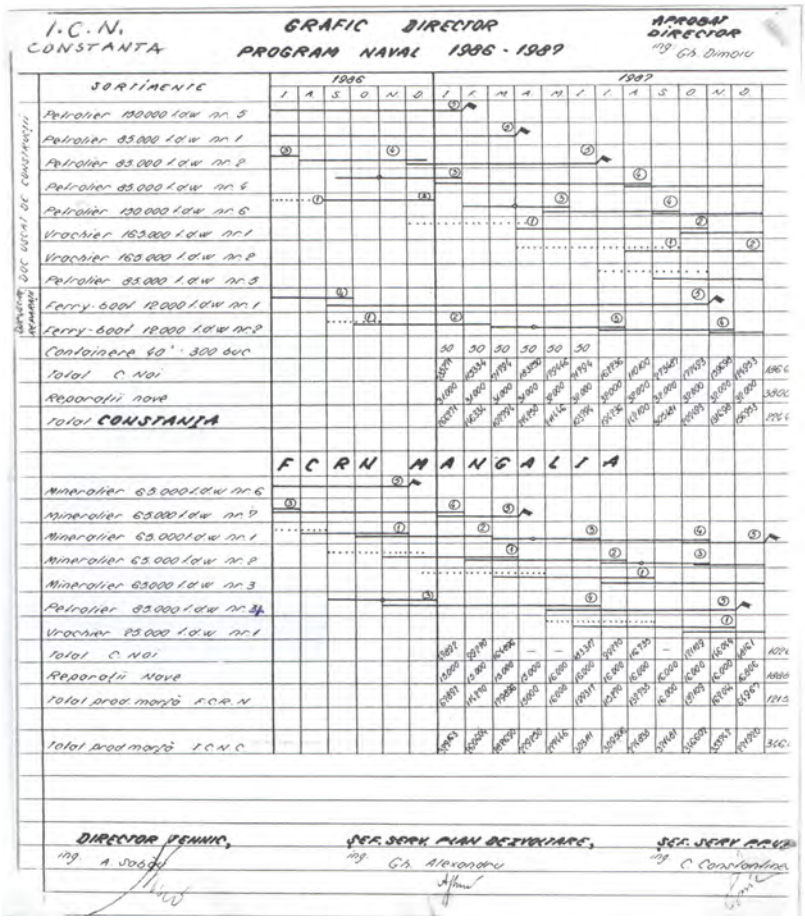


Fig. 274d. ICN Constanța (SN C-ta + FCRN „2 Mai" Mangalia),
grafic director Program Naval (1986 – 1987).

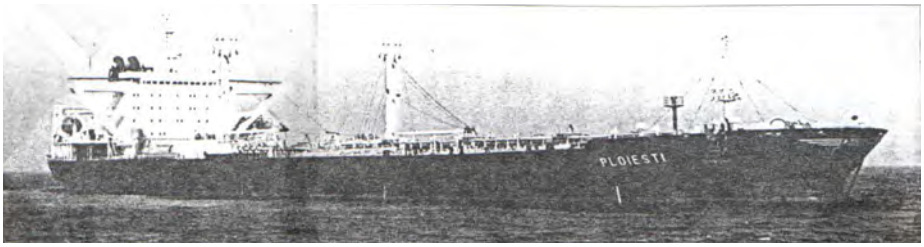


Fig. 256f. Petrolierul de 85.000 tdw nr. 2 „Ploiești" în probe de mare.
Nava a fost livrată la Navrom în anul 1989.
În perioada 1984 – 1989, ICN C-ta a livrat la Navrom 3 petroliere de 85.000 tdw după cum urmează: nr. l „Prahova", în anul 1987, nr. 2 „Ploiești" și nr. 3 „Teleajen", în 1989. În anul 1994, S.N. Constanța SA a livrat la export în Cehia petrolierul de 85.000 tdw nr. 4, „J. P.C. Lira".

Petrolierul de 85.000 tdw nr. 2 **„Ploiești”** a început probele pe data de 12 ian. 1989 și a fost livrat la Navrom Constanța în prima jumătate a anului 1989 (vezi 256f). Petrolierul de 85.000 tdw nr. 3 **„Teleajen”** a fost livrat la Navrom Constanța tot în anul 1989.

Pe data de **19 iunie 1985, la I.C.N. Constanța** a început debitarea tablelor pentru execuția **ferryboat-ului de 12.000 tdw nr. 1 „Mangalia”** iar la data de 24 noiembrie 1985 a început montajul navei în doc (vezi 262f). Lansarea la apă s-a făcut la sfârșitul anului 1986, iar armarea și probele de cheu s-au făcut în luna dec. 1987 (vezi 263f).

Proiectul ferryboat-ului de 12.000 tdw a fost întocmit de **Icepronav Galați** iar echipamentele din dotare au fost furnizate în mare parte de întreprinderi românești din București, Galați, Constanța, Timișoara, Iași etc. Nava are următoarele caracteristici: lungimea **184,5 m**, lățimea **26 m**, înălțimea de construcție **15,20 m**, două motoare principale ICM Reșița/MAN 8L52/55A **(2 x 8.000 CP)**, 430 rot/min, viteza navei **17 Nd**.

Destinat pentru navigația în M. Neagră pe ruta **România – Turcia**, ferryboat-ul de 12.000 tdw poate transporta **108 vagoane CF** sau echivalentul lor în material rutier, adică **263** de **autotrenuri**, parcate pe 2 punți între care funcționează un lift. Suprastructura amplasată în prova navei are 5 etaje în care este amplasat postul central de comandă precum și cabinele pentru 47 membri ai echipajului și pentru găzduirea unui număr de 120 conducători auto sau însoțitorii de vagoane. În luna ianuarie 1988 ferryboat-ul de 12.000 tdw nr. 1 a executat probele de mare cu încărcătura de vagoane pe CF (ancorate pe punți) și a fost livrat la **Navrom Constanța** (vezi 264f). În ziarul „România Liberă”/9 ian. 1988, reporterul **I. Popovici** a publicat un articol referitor la succesul construcțiilor navale, prin realizarea la I.C.N. Constanța a primului ferryboat românesc. Am anexat secvențe din acest articol și fotografia navei înaintea efectuării probelor de mare. În paralel cu execuția la I.C.N. Constanța a navelor ferryboat, în portul Constanța Sud s-a executat terminalul românesc de ferryboat, pentru primirea acestor nave. La data de 1 iulie 1987, lucrările erau avansate și la ferryboat-ul de **12.000 tdw nr. 2 „Eforie”**, care se afla în stadiul final de montaj în doc. Această navă a fost livrată în anul 1991 la **Romline Constanța**.

În perioada 1984 – 1988, I.C.N. Constanța a executat pentru Navrom Galați, 30 de barje tip Europa 2, acestea fiind lansate la apă monobloc folosind macaralele de 480 tf (vezi 246f). În anul 1986, I.C.N. Constanța și-a construit și omologat o linie tehnologică de fabricație a containerelor de 40 și 20 pic. (vezi 257f, 258f, 259f). Toate stendurile și SDV-urile au fost executate în șantier și în perioada 1987 – 1989 s-au livrat câte 30 containere/lună. În luna dec. **1986**, la I.C.N. Constanța a început execuția seriei de **mineraliere de 165.000 tdw** (vezi graficul director – program naval 1986 – 1987, 274d). Proiectat de **Icepronav Galați** folosind dimensiunile principale ale petrolierului de 150.000 tdw, acest mineralier are următoarele caracteristici: lungimea **303,34 m**, lățimea **46 m**, înălțimea de construcție **24,40 m**, pescajul **18 m**,

motorul principal ICM Reșița/MAN K10 SZ 70/150 Cle de **19.100 CP/114** rot/min, viteza navei **13,4 Nd**.

În perioada 1986 – 1987, la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia s-au lansat în fabricație mineralierele de **65.000 tdw „Bărboși", „Baia Sprie", „Barca" și „Blejoi"**, precum și seria de **mineraliere de 25.000 tdw („Fetești", „Voineasa", „Beclean"**, vezi 275d).

În ziua de **14 dec. 1987, la F.C.R.N. „2 Mai' Mangalia** s-a lansat la apă mineralierul de 65.000 tdw **„Balotești"**. Prestigiosul succes al navaliștilor din Mangalia a fost evocat în ziarul „Dobrogea Nouă"/15 dec. 1987 care prezintă fotografia navei (vezi 254f) la lansarea din doc, precum și articolul conținând comentariul directorului F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, **Ing. N. Chitic**, care arăta următoarele: *„mineralierul de 65.000 tdw **„Balotești"**, construit după proiectul românesc modernizat, are 238 m lungime, 32 m lățime și 18 m înălțime. Montajul navei în docul uscat a început la data de 14 oct. 1987, astfel că am marcat un record, prin **realizarea unui ciclu de montaj în doc de numai 3 luni**. Gradul de saturare la lansare este de **75%** iar gradul de integrare (echipamentele și instalațiile de bord fabricate în țară) va fi de cca. **90%"**.* Apreciind faptele de muncă, reporterul **C. Costandache** remarca pe Rodica Rusu, sudoriță la secția montaj în doc („nașa de botez" a navei lansate la apă), precum și pe inginerii **P. Hârțescu și S. Balcan**, șefi de secții și maiștrii P. Broasca, G. Uretu și N. Moldoveanu, împreună cu echipele lor. După realizările obținute, se observă faptul că în mai puțin de 2 ani, navaliștii din Mangalia au atins performanțele celor din Constanța privind ciclurile de execuție a navelor de mare tonaj.

În anul **1987, la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia** s-au lansat în fabricație **mineralierele de 100.000 tdw („Carei" și „Jimbolia"**, vezi 276d).

La data de **1 iulie 1987 la I.C.N. Constanța** s-a lansat la apă **petrolierul de 150.000 tdw nr. 6 „Pacea"**, care va fi echipat în 1988, probele de recepție cu RNR finalizându-se în 1989, dar nava va fi reclasificată cu LRS și livrată la export în **Hong Kong**, la data de 28 Mar. 1991, purtând numele de **„Black Eagle II"** (vezi 278d, 266f). La data de **12 iulie 1988**, la **I.C.N. Constanța** a fost lansat la apă mineralierul de **165.000 tdw nr.1 „Comănești"** (vezi 265f – nava în doc cu o lună înainte de lansare).

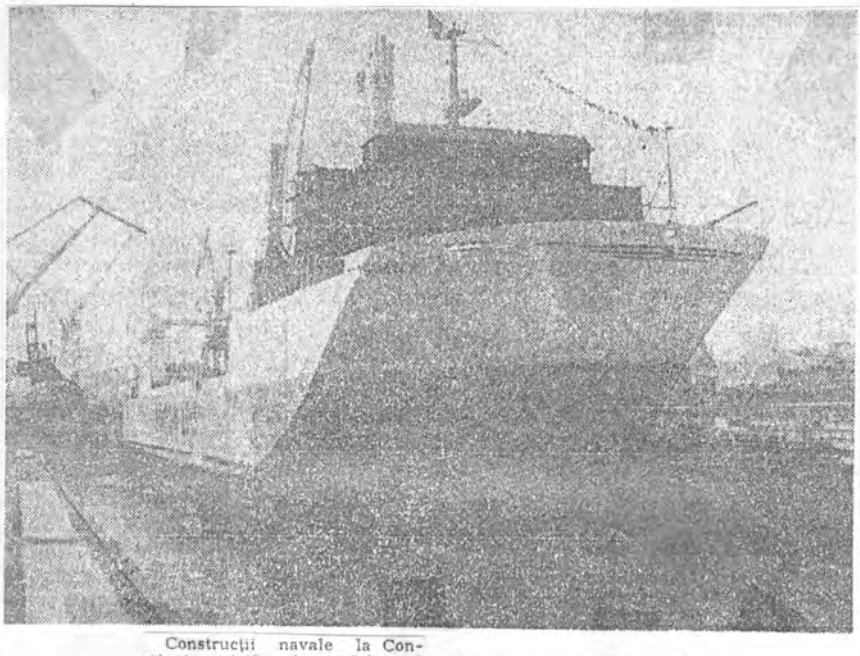
În luna ian. 1989 nava a efectuat probele de cheu și echipa de mecanici, instalatori și electricieni (maiștrii Vișan Gr., Gheorghe Neagu, șeful de echipă Gh. Sarla etc.), conduși de șefii de secții **Ing. G. Vizireanu** (Mecanică și Electrică), **Tr. Duca** (Tubulatura) și **Ing. N. Constantinescu** (Șef Serv. CTC) au pregătit nava pentru ieșirea în probe de mare.

Nava a efectuat probele de recepție pe mare la data de 3**1 mar. 1989**, iar în luna aprilie 1989 a fost livrată la Navrom Constanța.

La mineralierul de **165.000 tdw nr. 2 „Cărbunești", I.C.N. Constanța** a început execuția în anul 1987 iar la data de **15 oct. 1988** s-au introdus primele blocsecții în doc. La această navă, în premieră, suprastructura a fost construită din pereți gofrați.

Succes în construcţiile navale:

Primul feribot românesc



Construcţii navale la Constanţa — iată o sintagmă intrată pe făgaşul obişnuit, chiar al cotidianului. Sînt vreo 20 de ani de cînd navaliştii constănţeni produc vase maritime de diferite dimensiuni şi tipuri, unele adevărate giganţi ai mărilor cum sînt de pildă petrolierele de 150 000 tdw. Şi le fac bine, ireproşabil, la nivelul produselor similare ale unor şantiere navale cu vechi tradiţii din lume.

Am scris nu o dată despre măiestria muncitorilor de la *Intreprinderea de construcţii navale* din *Constanţa* şi o facem şi acum, la început de an, cu bucuria de a semnala cititorilor o premieră absolută în viaţa şantierului constănţean, o izbîndă a inteligenţei tehnice româneşti şi spiritului revoluţionar de dăruire ce-i caracterizează pe făuritorii programului românesc de construcţii navale. Este vorba de *primul feribot*, conceput şi realizat în ţara noastră, botezat cu un nume ce evocă deopotrivă firul unei istorii multimilenare ca şi o prezenţă activă în construcţia de nave: „*Mangalia*".

În momentul în care scriem aceste rînduri, nava de 12 000 tdw se află în „focul" ultimelor pregătiri în vederea probelor de mare şi a intrării sale în exploatare, după ce a trecut cu brio examenul la apă şi al primelor probe de cheu.

— *Primul feribot construit de noi* — ne spune inginerul *Nicolae Orac*, şeful atelierului de proiectare, tehnologii şi construcţii noi — *este destinat navigaţiei în Marea Neagră. Nava poate încărca vagoane de cale ferată sau autotrailere de capacităţi diferite. Notaţi, vă rog, şi alte cîteva date tehnice: lungimea corpului navei este de 184,9 metri, lăţimea de 26 metri iar înălţimea la punte de 15,5 metri. Vasul este dotat — şi subliniez acest lucru cu mîndrie — cu două motoare principale fabricate la Reşiţa, de 8 000 CP fiecare, asigurînd navei o viteză de 17 noduri, precum şi cu [illegible] pămînteşti şi aparatul, fabricate de asemenea în ţara noastră*

Ion Popovici

I.C.N.C. în docul uscat nr. 1 se lucrează la primul feribot românesc.

Fig. 262f. Imagini cu montajul în doc al ferryboat-ului de 12.000 tdw nr. 1 „Mangalia” (în stânga) și blocul provă gata pentru montaj în doc. (Fotografie publicată în „Dobrogea Nouă”/5 aprilie 1986).

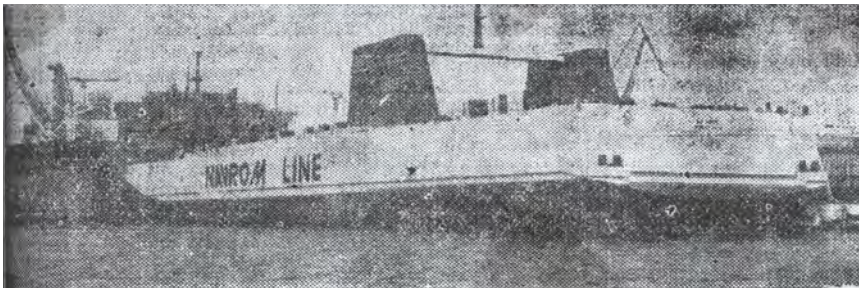


Fig. 263f. Ferryboat-ul „Mangalia”, în bazinul de armare de la ICN C-ta, efectuează probele de cheu. (Fotografia publicată în ziarul „Dobrogea Nouă”/29 dec. 1987).

Fig. 264f. Ferryboat-ul de 12.000 tdw nr. 1 „Mangalia”, în luna ian. 1988 efectuând probele de mare. Nava a fost livrată la Navrom în anul 1988.

Nava a fost proiectată de ICEPRONAV Galați pentru navigația în M. Neagră pe relația România – Turcia putând transporta 108 vagoane CF sau autotrenuri, parcate pe 2 punți, între care funcționează un lift. În anul 1991, S.N. C-ta SA a livrat la Romline C-ta și ferryboat-ul de 12.000 tdw nr. 2 „Eforie”. Datele principale ale ferryboat-ului de 12.000 tdw: L = 184,5 m, B = 26 m, H = 15,2 m, 2 motoare principale (2 x 8.000 CP) Rank/Reșița, cu reductoare, V = 17 Nd. Suprastructura în provă, cu 5 etaje, poate caza un echipaj de 47 membri și 120 conducători auto.

Lansarea la apă s-a făcut în ziua de **12 aprilie 1989**. La acea dată, directorul Fabricii de Construcții Nave, **Ing. A. Daraban** evidenția maiștrii de la Secția Montaj în doc (V. Panait, O. Pogan, S. Dache, D. Mocanu, S. Ștefănescu), de la Tubulatură (O. Calin, Gh. Tănase), de la Mecanică (C. Suciu, I. Simion), de la Lăcătușerie (Pavel Iacob, D. Teseleanu) iar de la Vopsitorie (I. Dobra, C. Dăscălescu).

La data de **17 noiembrie 1989** mineralierul **„Cărbunești**" a început probele de recepție pe mare iar în luna **ian. 1990**, nava a fost livrată la Navrom Constanța. Și de această dată, **Ing. A. Daraban**, directorul Fabricii de Construcții Nave a evidențiat efortul depus de echipa de probe (Z. Pușcașu, I. Iliescu, Gh. Sarla, V. Barbu, Ing. I. Beznea), D. Telehoi, St. Delicostea precum și dispecerii **Ing. Al. Stoian** și Ing. M. Ghinea împreună cu șefii de secții **Ing. G. Vizireanu** (Mecanică și Electrică), **Ing. P. Hârțescu** (Tubulatură), **Ing. D. Teodorescu** (Montaj în Doc), **Ing. N. Constantinescu** (Șef Serv. CTC) și **Ing. Tr. Duca** (Șef Serv. Producție).

La mineralierul de **165.000 tdw nr. 3**, denumit inițial **„Cazanesti"** și ulterior **„22 dec. 1989"**, montajul în doc, din blocuri mari saturate cu instalații și agregate, a început la data de **25 mai 1989** iar după mai puțin de **4 luni** a fost lansat la apă și pe data de 6 sept. 1989 au început pregătirile pentru efectuarea probelor de casa (etapa V-a).

La mineralierul de **165.000 tdw nr. 4** (viitor **„Ferosa"**), la finele anului **1989** s-au încheiat lucrările de confecții și asamblare a secțiilor de corp în hală (etapele I și II). La începutul anului 1989 la **F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia** erau în plină execuție navele **mineralier de 25.000 tdw, 65.000 tdw și 100.000 tdw** precum și **petrolierul de 85.000 tdw nr. 4 și Jacket nr. 2 și 3.**

Astfel, la 19 ian. 1989 a început montajul în doc la mineralierul de 25.000 tdw nr. 2, ocazie cu care **Ing. N. Bocaneala**, în calitate de **Ing. Șef**, evidenția efortul depus de maiștrii P. Broasca și D. Dinculescu. După 4 luni, la data de **19 mai 1989, mineralierul de 25.000 tdw nr. 2 „Voineasa" a fost lansat la apă.** Jubileul a fost consemnat în ziarul „Dobrogea Nouă"/20 mai 1989, protagoniștii articolului fiind **Ing. N. Chitic**, directorul F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, **Ec. Gh. Tutuianu,** Contabil Șef și **Ing. S. Balcan**, Șef de Secție. S-a sărbătorit atunci **lansarea la apă** la noul Șantier Naval din Mangalia (la acea data F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia), a celei de **a 20-a navă.**

În programul de producție al I.C.N. Constanța **activitatea de reparații nave** a fost continuă, la Constanța fiind realizată la Fabrica de Reparații Nave, dotată cu 2 docuri plutitoare (8.000 t și 15.000 t), un doc uscat, secții și ateliere cu forța de muncă specializată pentru orice tip de navă și 12 dane corespunzător utilate, putându-se opera simultan la cca. 20 de nave, iar la Mangalia, la **F.C.R.N. „2 Mai"**, unde în anul 1985 s-a dat în funcțiune docul uscat de reparații. Fabrica de Reparații Nave de la Constanța a fost condusă de Directorul de Fabrică **Ing. I. Barca** iar F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, de directorul Ing. N. Chitic.

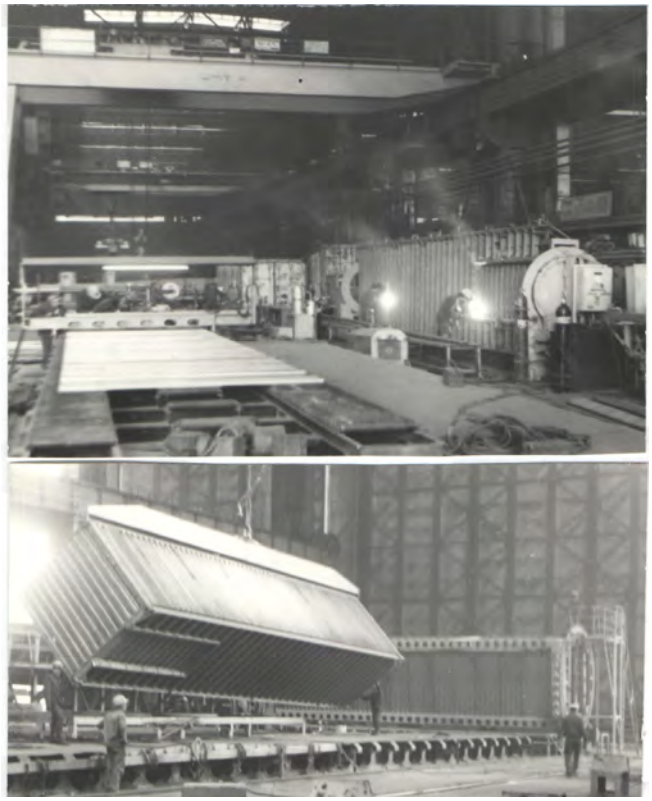


Fig. 257f și 258f. În perioada 1987 – 1989, ICN C-ta a omologat și fabricat containere de 40 pic. și 20 pic. (30 buc./lună). În foto de sus, linia tehnologică montată în hala de construcții corp nave, în capătul din Est, lângă linia *ESAB.* În stânga, mașina de sudat table cutate iar în dreapta, stendurile de asamblare pentru șașiu, acoperiș, stâlpi de colț etc. În foto de jos: stendul de montaj general al containerelor. Toate mașinile și SDV-urile au fost executate la SN C-ta. În foto de jos, maistrul lăcătuș Preda supraveghează manevra unui container de 40 pic.

Fig. 259f. Linia de sablare și vopsire a containerelor, amenajată din barje casate, instalată în fața halei corp nave.

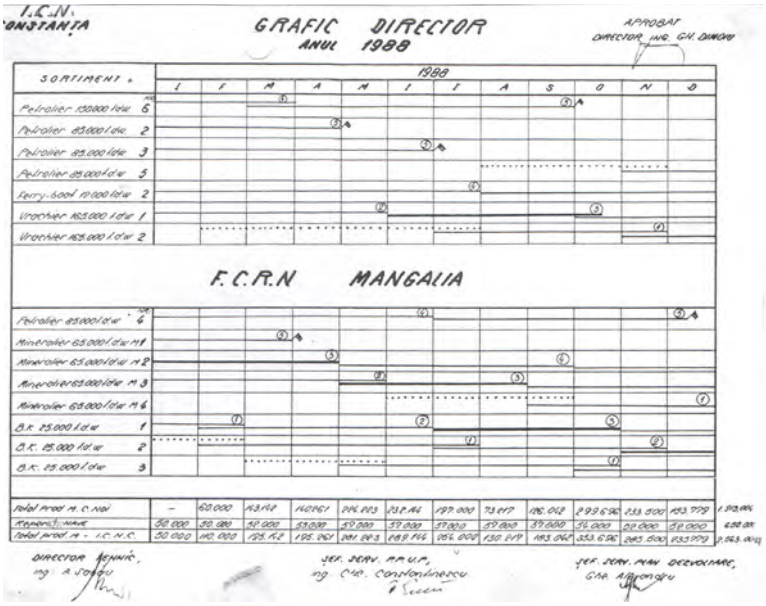


Fig. 275d. ICN C-ta (SN C-ta + FCRN „2 Mai” Mangalia),
grafic director pentru construcțiile și reparațiile de nave în 1988.

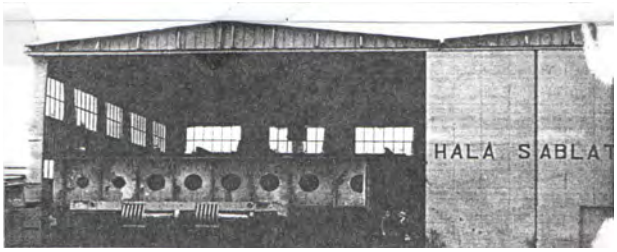


Fig. 260f. Halele de sablare
și vopsire a blocsecțiilor de nave.

Fig. 261f. Transportul blocurilor de corp saturate și vopsite, cu autotrailerele de 1 x 200 t și 2 x 200 t. În prim plan, blocuri de DF ale mineralierului de 165.000 tdw nr.1 „Comănești” sunt duse la docul uscat.

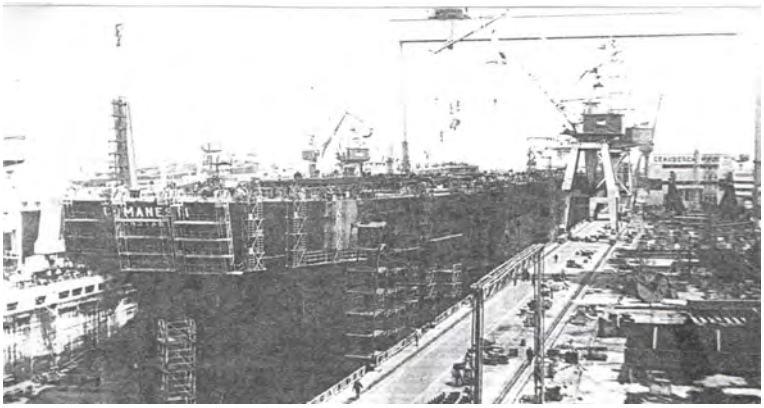
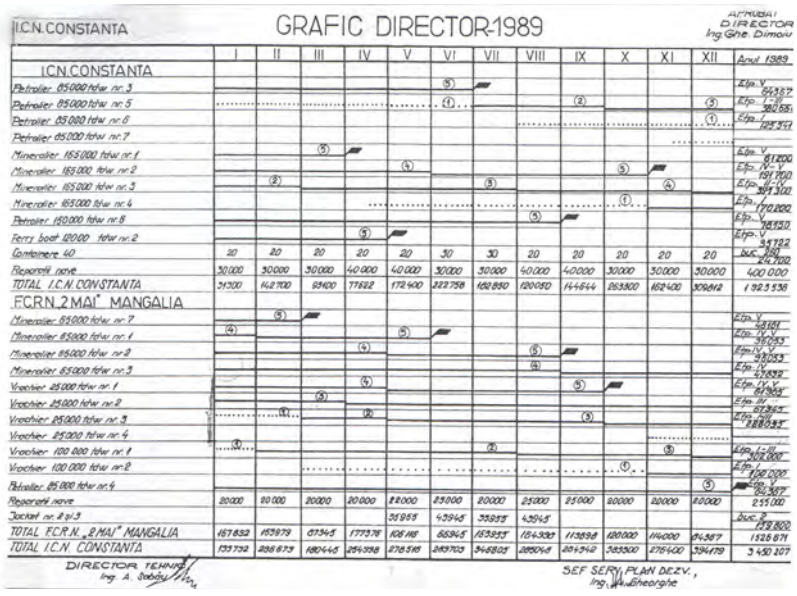


Fig. 265f. Foto: iunie 1988. În docul uscat de la ICN C-ta, în construcție, mineralierul de 165.000 tdw nr. 1 „Comănești”. Nava a fost lansată la apă la data de 12 iulie 1988 și livrată la Navrom în anul 1989. La 12 aprilie 1989, 1a ICN C-ta s-a lansat la apă și mineralierul de 165.000 tdw „Cărbunești”. Această navă (în premieră cu suprastructura din pereți gofrați) a fost livrată la Navrom în anul 1990. Mineralierul de 165.000 tdw a fost proiectat de ICEPRONAV Galați și are următoarele caracteristici: L = 303,34 m, B = 46 m, H = 24,40 m, pescaj 16 m, motor principal MAN/Reșița, 19.100 CP, V = 13,4 Nd.



I.C.N. CONSTANTA — GRAFIC DIRECTOR 1989

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Anul 1989
I.C.N. CONSTANTA													
Petrolier 85000 tdw nr. 3						⑤							Etp. V 99307
Petrolier 85000 tdw nr. 5						①			②			③	Etp. I 80681
Petrolier 85000 tdw nr. 6												①	Etp. I 125371
Petrolier 85000 tdw nr. 7													
Mineralier 165000 tdw nr. 1			③										Etp. V 81200
Mineralier 165000 tdw nr. 2					④					③			Etp. IV 197700
Mineralier 165000 tdw nr. 3		②					③				④		Etp. IV 304300
Mineralier 165000 tdw nr. 4										①			Etp. I 170000
Petrolier 160000 tdw nr. 6								⑤					Etp. I 168150
Ferry boat 12000 tdw nr. 2				⑤									Etp. V 34722
Containere 40	20	20	20	20	20	30	30	20	20	20	20	20	buc. 280 250000
Reparații nave	30000	30000	30000	40000	40000	30000	30000	40000	40000	30000	30000	30000	400000
TOTAL I.C.N. CONSTANTA	31300	142700	83400	171622	172400	222758	168850	120850	144644	863800	162400	309812	1923538
F.C.R.N. „2 MAI” MANGALIA													
Mineralier 85000 tdw nr. 7		⑤											Etp. V 98181
Mineralier 85000 tdw nr. 1	④				⑤								Etp. IV 97053
Mineralier 85000 tdw nr. 2				④				⑤					Etp. IV V 97053
Mineralier 85000 tdw nr. 3								④					Etp. IV 47833
Vrachier 25000 tdw nr. 1				④					⑤				Etp. IV V 61965
Vrachier 25000 tdw nr. 2			⑤										Etp. III 61965
Vrachier 25000 tdw nr. 3		①		②					③				Etp. I 1880333
Vrachier 25000 tdw nr. 4													
Vrachier 100 000 tdw nr. 1	①						②				⑤		Etp. I-II 101000
Vrachier 100 000 tdw nr. 2										①			Etp. I 100000
Petrolier 85 000 tdw nr. 4												⑤	Etp. I 94307
Reparații nave	20000	10000	20000	20000	28000	25000	20000	25000	25000	20000	20000	20000	255000
Docuri nr. 2 și 3					35955	42945	35955	42945					buc. 157800
TOTAL F.C.R.N. „2 MAI” MANGALIA	167832	165979	87345	177376	108118	86945	183955	154300	113898	120000	114000	64387	1528671
TOTAL I.C.N. CONSTANTA	133732	286679	180445	264998	276518	249703	348805	285064	304342	283500	276400	394479	3450207

DIRECTOR TEHNIC Ing. A. Babău

ȘEF SERV. PLAN DEZV., Ing. Gheorghe

Fig. 276d. Grafic director pentru construcțiile și reparațiile de nave în anul 1989, la ICN C-ta (SN C-ta + FCRN „2 Mai” Mangalia).

Volumul de reparații nave realizat la cele 2 fabrici din Constanța și Mangalia reiese și din documentele anexate (vezi 263d, 274d, 276d). La Constanța, valoarea lucrărilor de reparații nave realizată anual a fost în general constantă (382 milioane lei

în 1985 și 400 milioane lei în 1989) iar la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia aproape că s-a dublat datorită folosirii docului uscat (135 milioane lei în 1985 și 255 milioane lei în 1989).

În perioada 1985 – 1990, I.C.N. Constanța a coordonat și finanțat și investiția de construcție a **Șantierului Naval Hârșova** pentru care a executat macaralele de chei de 16tf. Din cadrul I.C.N. Constanța au fost numiți Directorul și Contabilul Șef pentru acest nou șantier naval. La sfârșitul anului 1989, I.C.N. Constanța avea peste **10.000 muncitori** și peste **400 ingineri** și subingineri. La Constanța, Fabrica de Construcții Nave avea **4.000 muncitori** iar Fabrica de Reparații Nave avea **2.000 muncitori**. La F.C.R.N."2 Mai" Mangalia lucrau **4.000 muncitori.**

Datorită faptului că la **I.C.N. Constanța** se realiza anual peste **60%** din tonajul dw ce se construia în România conform Programului Naval, în 1989 se născuse ideea ca la Constanța să se înființeze cea de a 2-a Centrală Industrială Navală, grefată pe Șantierul Naval Constanța, din componența căreia urma să facă parte: S. N. Constanța, S. N. Mangalia, S. N. Midia, S. N. Tulcea, S. N. Hârșova, I.M.N. Constanța și I.M.U. Medgidia, ultima trebuind să fie reprofilată pentru fabricația de echipamente navale. Dar... nu a fost să fie!

5.2.4. Stadiul fizic al navelor în construcție la I.C.N. Constanța, la sfârșitul anului 1989

La S. N. Constanța:

- petrolierul de **85.000 tdw nr. 5**, lansat la apă (etapa a IV-a, armare);
- mineralierul de **165.000 tdw nr. 2 „Cărbunești"** (etapa a V-a, gata de livrare);
- mineralierul de **165.000 tdw nr. 3 „Căzănești"**, devenit „22 decembrie 1989", lansat la apă;
- mineralierul de **165.000 tdw nr. 4** (etapele I, II, confecții și asamblări secții);
- petrolierul de **150.000 tdw nr. 6 „Pacea"** (etapa a V-a, probe);
- ferryboat-ul de **12.000 tdw nr. 2 „Eforie"** (lansat la apă, etapa a IV-a).

La F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia:

- petrolierul de 85.000 tdw nr. 4 (etapa a IV-a, armare);
- mineralierul de 25.000 tdw nr. 2 „Voineasa" (lansat la apă, etapa a IV-a);
- mineralierul de 25.000 tdw nr. 3 (etapa a III-a, gata de lansare la apă);
- mineralierul de 100.000 tdw nr. 1 „Carei" (lansat la apă);
- mineralierul de 100.000 tdw nr. 2 „Jimbolia" (etapele I, II, confecții și asamblări secții);
- mineralierul de 65.000 tdw „Barca" (lansat la apă, etapa a IV-a);
- mineralierul de **65.000 tdw „Blejoi"** (etapa a IV-a, armare).

Datele cu stadiile fizice ale navelor în construcție la I.C.N. Constanța, la finele anului 1989, se regăsesc și în graficul anexat (vezi 276d).

6.

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ÎN PERIOADA 1990 – 2002

6.1. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ȘI NOUA SA CONDUCERE DUPĂ 1989

După schimbarea regimului politic din România, la data de **22 decembrie 1989** au fost anulate Decretele de înființare a I.C.N. Constanța, a Centralelor Industriale etc., așa că fiecare șantier naval și-a reluat activitatea separat, la Constanța **Șantierul Naval SA Constanța** (vezi 277d, noua denumire și marca fabricii), iar la Mangalia **Șantierul Naval „2 Mai" Mangalia**.

La începutul anului 1990 la S. N. Constanța conducerea a fost preluată de următoarea echipă:

- Director General, **Ing. A. Sabău** (a înlocuit în funcție pe Ing. Gh. Dimoiu),
- Director Tehnic, **Ing. G. Vizireanu** (fost Șef Secție a II-a Mecanică și Electrică CN),
- Director Comercial, **Ing. N. Matei**,
- Contabil Șef, **Ec. C. Matei**,
- Director Fabrică Construcții Nave, **Ing. A. Daraban**, fost Director Fabrică Reparații Nave,
- Director Fabrică Reparații Nave, **Ing. V. Stoian** (l-a înlocuit pe Ing. I. Barca),
- Ing. Șef Pregătirea Fabricației, **Ing. M. Rusen**,
- Ing. Șef Mec. Energ., **Ing. Gh. Codreanu**.

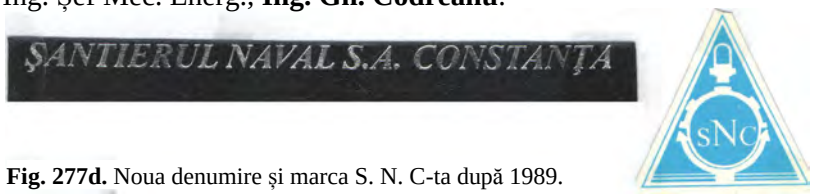


Fig. 277d. Noua denumire și marca S. N. C-ta după 1989.

Serviciile funcționale și Secțiile de producție erau conduse de următorii:

Ec. I. Gavan, Șef Serv. Plan, **Ing. N. Orac**, Șef Serv. Organizarea Producției, **Ing. Tr. Duca**, Șef Serv. Prod, **Ing. I. Safta**, Șef A.P.P., **Ing. S. Putinei**, Șef A.P.T.C.N., **Ing. C. Constantinescu,** Șef A.P.T.R.N., **Ing. N. Constantinescu**, Șef Serv. C.T.C., **Ec. C. Ciorbaru**, Șef Serv. Aprov., **Ec. E. Crangus**, Șef Serv. Contabilitate, **Ec. I. Dinu**, Șef Serv. Financiar, **Ing. Ov. Grecu**, Șef Serv. Mec.

Energ., **Ing. C. Uzea**, Șef Serv. Cooperare, M. Pavel, Șef Serv. Administrativ, **Ing. M. Gheorghe**, Șef Secție I-a Confecții, Asamblări, **Ing. D. Teodorescu**, Șef Secție I-a Montaj în Doc, **Ing. I. Pangrat**, Șef Secție Lăcătușerie, **Ing. V. Bucur**, Șef Secție II-a Mec. El. Construcții Nave, **Ing. P. Hârțescu**, Șef Secție Tubulatură, Sing. M. Tureac, Șef Secție III-a CN, **Ing. E. Tiron**, Șef Secție I-a RN, **Ing. M. Zdru**, Șef Secție II-a Mec. El. RN., **Sing. G. Costea**, Șef Secție a III-a RN., **Ing. V. Felea**, Șef Secție Mec. Energ., **Sing. M. Tomescu**, Șef Sect. Docuri, **Ing. St. Topala**, Șef Bir. Transport, Depozite, Ing. **Gh. Vlad**, Șef Bir. Prot. muncii.

Vindem nave construite la Constanța!

„Black Eagle II", cu pavilion panamez, nu este altceva decît fosta navă „Pacea", aflată în construcție la Șantierul naval din Constanța, care este vîndută azi unor parteneri de peste hotare.

Iată, deci, constructorii noștri navali nu stau cu mîinile în sîn așteptînd indicații și sprijin de la Guvern. Acționînd operativ, în spiritul eficienței economice ce trebuie să caracterizeze pe oricare întreprinzător — indiferent de dimensiunile afacerilor realizate — navaliștii au finalizat lucrările de armare la această navă, care urmează să plece, peste puține zile, în probe de mare, premergătoare recepției cu beneficiarul.

Fig. 278d și 266f. Petrolierul de 150. 000 tdw nr. 6 (fost „Pacea") a fost reclasificat cu LRS și livrat în anul 1991 la export în Hong Kong cu numele „Black Eagle II" (text și foto publicate în „Cuget Liber" din data de 15 ian. 1991).

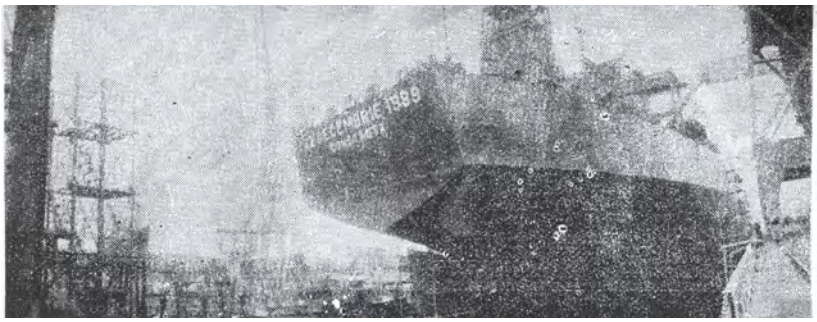


Fig. 267f. Mineralierul de 165.000 tdw nr. 3 „22 decembrie 1989" (inițial „Căzănești"), în bazinul de armare la SN C-ta SA. (Fotografie publicată în ziarul „Cuget Liber" din data de 29 martie 1991).
Notă: Nava a fost reclasificată cu LRS și livrată la export, în anul 1993 la Petromin/Petroclave Norvegia.

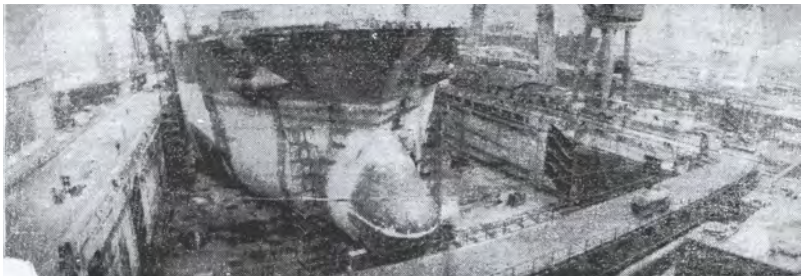


Fig. 268f. Mineralierul de 165.000 tdw nr. 4 „Ferosa”, export Africa de Sud, în docul uscat de construcții la S.N. C-ta SA (fotografia a fost publicată în ziarul „Cuget Liber”/22 martie 1992).

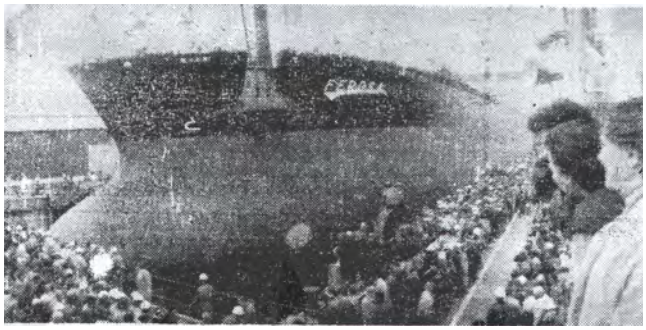


Fig. 269f. 8 aprilie 1992. La S.N. C-ta SA a fost lansat la apă mineralierul de 165.000 tdw nr. 4 „Ferosa” (fotografia navei, la ceremonia de lansare la apă, a fost publicată în „Cuget Liber”/9 aprilie 1992). Caracteristicile navei de 165.000 tdw „Ferosa”: *L* = 298,12 m, *B* = 46 m, *H* = 24,4 m, *V* = 13,40 Nd. Motorul principat tip Briansk M8 DKRN 60/195-10 (similar MAN-B&W8L60MC), 18.800 CP/II7.

„FEROSA“ – nava cu cea mai înaltă clasă de automatizare construită în România

Fig. 270f. Mineralierul de 165.000 tdw nr. 4 „Ferosa” (export în Africa de Sud), întors din probele de recepție pe mare (fotografia navei la sosirea din probele de mare a fost publicată în „Cuget Liber”/11.IX.1992 înainte de livrare).

6.2. ACTIVITATEA DE PRODUCȚIE LA ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ÎN PERIOADA DE TRANZIȚIE (1990 – 1997)

După 22 decembrie 1989, activitatea S. N. Constanța S.A. a fost serios marcată de criza de organizare declanșată în întreaga economie națională, descentralizarea activității marilor unități de producție și exploatare, lipsa îndrumării și încetarea finanțării din partea statului, dispariția treptată a rețelelor tradiționale de aprovizionare și cooperare, lipsa de noi comenzi etc. Prin Hotărârea de Guvern nr. 1225/4 dec. 1990 publicată în M.O. nr. 141/17 dec. 1990, Centralele Industriale au fost desființate.

Compania de navigație NAVROM a fost împărțită în 3 unități: Navrom, Petromin și Romline, care nu au mai putut da comenzi noi la șantierele navale, din lipsa de resurse financiare și care, doar în mică măsură au mai putut prelua navele pe care le finanțaseră până în faza finală de construcție. În cazul Șantierului Naval SA Constanța, la începutul anului 1990 **Navrom** a preluat nava mineralier de **165.000 tdw nr. 2 „Cărbunești"** iar în 1991 **Romline** a preluat Ferry boatul de **12.000 tdw „Eforie"**. Pentru restul navelor în construcție, conducerea șantierului în frunte cu **Ing. A. Sabău** au căutat parteneri externi cărora le-au ofertat mai întâi **petrolierul de 150.000 tdw nr. 6 „Pacea", petrolierul de 85.000 tdw nr. 5** precum și mineralierul de **165.000 tdw nr. 3 „Căzănești"** (devenit **„22 decembrie 1989"**).

În anul 1991, datorită crizei, statele din Europa de Vest și Nord nu au mai acordat subvenții pentru construcția de nave și șantierele navale din Anglia, Norvegia, Suedia, Danemarca s-au închis, iar în Europa, nave mari se mai executau doar în **Spania și România.** Construcțiile de mare tonaj s-au mutat în șantierele din Extremul Orient.

La data de 28 martie 1991, Șantierul Naval SA Constanța a livrat la export în Hong Kong primul petrolier de 150.000 tdw, cu numele de **„Black Eagle II"**. Această navă, a 6-a și ultima din seria de petroliere de 150.000 tdw construite de S. N. Constanța, având numele anterior **„Pacea"**, își făcuse probele de recepție sub supravegherea **RNR** (fusese contractată cu Navrom) și înainte de livrarea la export a fost reprobată și **reclasificată cu LRS**. Ziarul „Cuget Liber" din data de 15 ian. 1991 evoca acest efort făcut de Șantierul naval din Constanța, publicând un articol și fotografia navei sub pavilion panamez, înainte de plecarea în probele de recepție pe mare cu reprezentanții LRS și ai beneficiarului extern (vezi 278d, 266f).

Având o echipă de conducere competentă, Directorul General al S. N. Constanța SA, **Ing. A. Sabău** a prospectat piața externă și a contractat la export în **Africa de Sud** 2 mineraliere de 165.000 tdw (mineralierele nr. 4 și 5 din seria de 7 de același tip construite de S. N. Constanța). Remarcăm tipul original de contract încheiat pentru livrarea acestor nave la export, prin care beneficiarul, pentru a fi sigur de calitatea furniturilor componente, se obligă să pună la dispoziția constructorului unele echipamente de bază și materiale deficitare (cabluri electrice, vopsele etc.). ***„În 1991 – o cifră de afaceri de 3,706 miliarde lei și un profit net de 571 milioane lei. La începutul lunii aprilie se lansează la apă prima navă mari-***

timă de mare tonaj, construită în România pentru Africa de Sud". Acestea sunt remarcile reporterului **Gh. Constantinescu**, făcute în ziarul „Cuget Liber"/22 martie 1992, privind rezultatele activității S. N. Constanța SA în anul 1991.

Articolul respectiv este însoțit de fotografia mineralierului de 165.000 tdw destinat exportului, aflat în docul uscat de construcții, cu câteva zile înainte de lansarea la apă (vezi 268f). Ziarul „Cuget Liber"/9 aprilie 1992 publica un articol și fotografia navei la data lansării la apă – **8 aprilie 1992** (vezi 269f). Reporterul **Claudiu Arsene** menționa:

„Ieri, la prânz, a avut loc în portul Constanța, la Șantierul Naval, un eveniment deosebit: botezul navei „bulck carrier" de 165.000 tdw „Ferosa", prima navă dintr-o serie de trei ce vor fi construite pentru firma „Safore", din Republica Africa de Sud.".

La festivitatea de botez a navei **„Ferosa",** directorul firmei **„Safore", G. A. Macmilian** s-a prezentat în fruntea unei delegații formată din 28 persoane din care 22 din Africa de Sud, 2 din Anglia, 2 din Norvegia și 2 din Liechtenstein. Au fost prezenți **Peter Cilliers**, consulul general al Republicii Africa de Sud și **Ben Alberts**, director general al firmei **„Iskor"**, exportatoare de minereu de fier din Republica Africa de Sud. La ceremonie au fost prezenți ministrul transporturilor, **T. Băsescu**, secretarul de stat, șef al Departamentului Transporturi Navale, C. Marinescu și primarul orașului Constanța, Dr. C. Neagoe.

De asemenea au participat: conducători de la ICEPRONAV Galați, proiectantul navei și de la „Uzin Export-Import" SA, conducerea S. N. Constanța și un număr mare de constructori navali. După slujba religioasă făcută de un sobor de preoți, nava a fost botezată cu tradiționala sticlă de șampanie de D-na Ansie Alberts, soția directorului general al firmei „Iscor". Marcat de emoționanta festivitate, directorul general al Șantierului Naval SA Constanța, **Ing. A. Sabău**, a mulțumit participanților la evenimentul deosebit și a felicitat colectivul de constructori navali, urându-le succes pentru finalizarea navei „Ferosa" în termen și la un înalt nivel calitativ.

După armarea la cheu și efectuarea cu succes a probelor de recepție pe mare, la data de **11 sept. 1992** nava „Ferosa" era pregătită pentru livrare. Ziarul „Cuget Liber"/11 sept.1992 consemnează succesul probelor și prezintă fotografia navei „Ferosa" la întoarcerea din probele de mare (vezi 270f). Reportajul făcut de **I. Tița Călin** prezintă interviurile realizate cu **Ing. A. Daraban**, Directorul Fabricii de Construcții Nave și **Ing. P. Hârțescu**, Șeful Serv. planificare-programare, ambii de la S. N. Constanța SA și **C. Leu**, Director la „Uzin Export-Import". Redau câteva din răspunsurile date de aceștia:

Ing. A. Daraban – *„Probele de mare au fost deosebit de complexe, cuprinzând: teste de stabilire a performanțelor navei, ale fiecărui echipament în parte, teste de viteză și de manevrabilitate.* ***Ca o noutate, „Ferosa" fiind nava cu cea mai înaltă clasă de automatizare construită în România, s-au realizat teste de lungă durată, fără supraveghere (fără cart) în compartimentul mașini. Comisia de „examinare" (recepție) a fost una externă, cuprinzând experții Societății de clasificare „Lloyd" și***

specialiști din partea armatorului. *Urmează micile finisări, operațiile de revizie și eliberarea actelor de clasă. Echipajul definitiv al navei va sosi pe 11 sept. (astăzi) iar pavilionul Africii de Sud se va ridica la bord în ziua de 14 septembrie".*

Ing. Paul Hârțescu – *„Acest mineralier este a patra navă de 165.000 tdw construită la S. N. SA Constanța. Are lungimea maximă de* ***298m****, lungimea la nivelul apei, 283m, lățimea,* ***46 m****, înălțimea de construcție (până la puntea principală),* ***24,4 m****, iar pescajul de* ***18 m****. Este echipată cu un* ***motor de 17.600 CP*** *și dezvoltă o viteză de 14 noduri.*

Echipamentele sunt în proporție de 60% românești (pompe și agregate simple) și 40% străine. Ca o premieră, această navă dispune de echipamente de măsurare a tensiunilor și eforturilor din corpul navei".

Corneliu Leu – ***„Examenul trecut de „Ferosa" cu nota 10,*** *pentru acest șantier are implicații contractuale în primul rând, deoarece opțiunea clientului străin pentru* ***cumpărarea unei a 3-a nave de acest tip, devine acum comandă fermă****… Nava fiind preluată prin operațiuni barter, respectiv plata făcându-se parțial în dolari, parțial în minereu de fier, se asigură un important sprijin pentru industria metalurgică și pentru construcțiile de mașini. Firmele* ***„Iskor"*** *și* ***„Safmarine"*** *au deschis, prin această comandă, drumul spre contacte cu alți parteneri străini…. Este semnificativ faptul că directorul tehnic de la* ***„Exmar" – Belgia*** *a participat la probele „Ferosei" și, convingându-se de calitatea deosebită a acesteia, a comandat 4 nave de același tip (din care 2 opțional), cu plata în dolari. Succesul acesta – ne-au spus partenerii străini – va crea Șantierului Naval o faimă deosebită, propulsându-l în rândul marilor șantiere navale din lume".*

Dar, se va vedea în continuare, ca reușită cu firma „Exmar" va fi numai pe jumătate.

Nava „Ferosa" a fost livrată la export în Africa de Sud, în luna sept. 1992, șantierul accelerând în continuare lucrările la mineralierele de 165.000 tdw nr. 5 și 6 și pregătind pentru livrare (tot la export), mineralierul de 165.000 tdw nr. 3 **„22 decembrie 1989"**.

În perioada 8-14 febr. 1993, la Șantierul Naval SA Constanța au avut loc negocieri cu reprezentanții partenerilor de contracte din Africa de Sud pentru perfecționarea și intrarea în vigoare a contractului privitor la cea de a 3-a navă mineralier de 165.000 tdw.

Cele mai multe cereri erau pentru nave de tip mineralier cu deplasament de 50 – 70.000 tdw dar șantierul era foarte ocupat atunci cu construcția celui de al 2-lea mineralier de 165.000 tdw contractat cu Africa de Sud și primul pentru „Exmar" Belgia. Pe de altă parte, trebuia livrat și mineralierul de 165.000 tdw nr. 3 „22 decembrie 1989" și petrolierul de 85.000 tdw nr. 5. La acea dată, forța de muncă înregistra o stabilitate fiind corelată direct cu volumul de producție aflat în desfășurare. În luna dec. 1992, venitul mediu brut pe salariat a ajuns la 50.000 lei/lună. Un lăcătuș constructor naval câștiga încă din primul an de angajare 30.400 lei/lună plus sporurile legale. Pentru stimulare, șantierul intenționa creșterea veniturilor salariale pentru numărul existent de angajați.

6.3. DECLANȘAREA CRIZEI MANAGERIALE ȘI FINANCIARE, AFECTAREA CONTRACTELOR DE EXPORT

Tensiunile sociale s-au înmulțit datorită crizei din economia națională și din cauza aceasta, pe nedrept a fost învinuită și conducerea șantierului care dovedise competență și profesionalism în anii 1990 – 1992. Sistemul de greve ce a urmat a provocat permanent dezordine și dereglarea ritmurilor normale de muncă, în condițiile în care șantierul avea un front larg de lucru, prin contractele de construcție a mineralierelor de 165.000 tdw angajate la export și un volum însemnat de lucrări de reparații nave. Consecința directă a grevelor a fost întârzierea lucrărilor la navele contractate la export. De asemenea, după mai mult de 3 ani de muncă eficace, în 1993, directorul general al șantierului **Ing. A. Sabău** și directorul tehnic **Ing. G. Vizireanu** și-au dat demisia. Înlocuitorii acestora au fost (doar pentru un an!) **Ing. M. Rusen**, director general și **Ing. C. Cusi**, director tehnic.

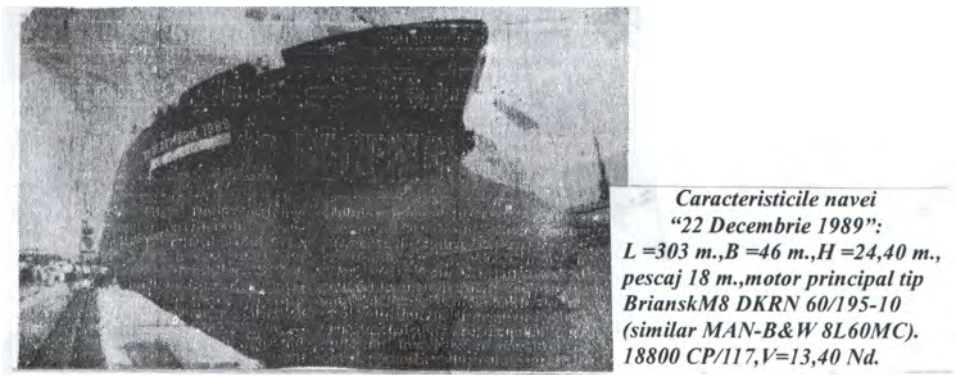


Fig. 271f. La data de 28 august 1993, la S.N. C-ta SA, a avut loc o nouă lansare la apă a mineralierului de 165.000 tdw nr. 3 „22 decembrie 1989". Nava a fost reclasifică cu LRS și livrată la export pentru Petromin/Petroclave Norvegia (Fotografia navei a fost publicată în „Cuget Liber"/29 august 1993).

La data de **28 august 1993**, la Șantierul Naval SA Constanța s-a lansat la apă (după ultimele recepții și finisări în docul uscat), mineralierul de 165.000 tdw nr. 3 **„22 decembrie 1989".**

Această navă, construită cu supravegherea RNR, a fost din nou recepționată și reclasificată de LRS, înainte de livrare la **Petromin/Petroclave Norvegia**. La botezul navei au participat: **Ing. M. Rusen**, director general la Șantierul Naval SA Constanța, **Ing. A. Caraiani**, director general la Petromin Constanța, D-l **Trycve Nordby**, director general al societății norvegiene „Torvald Klaveness". Au fost prezente oficialitățile locale și bineînțeles „nașa" navei, Alina Chivulescu. Fotografia navei la lansare și asistența de la „botez" au fost prezentate de ziarul „Cuget Liber"/29 august 1993 (vezi 271f, 272f).

Fig. 272f. Participanții la festivitatea de lansare la apă a mineralierului nr. 3 „22 decembrie 1989”: Ing. M. Rusen, Director General S.N. C-ta SA, Ing. A. Caraiani, Director General Petromin C-ta, D-l Trycve Nordby, Director General al societății norvegiene „Torvald Klaveness”. Au mai participat: oficialitățile locale precum și Alina Chivulescu în centrul imaginii, (Fotografia a fost publicată în ziarul „Cuget Liber”/29 august 1993).

În **1994** Șantierul Naval SA Constanța a reușit să livreze la export și petrolierul de **85.000 tdw nr. 5**. Nava a fost denumită **„JPC Lira”** și beneficiarul a fost C.O.S. Praga.

Cu toate rezultatele bune (livrarea la export a mineralierului de 165.000 tdw „22 decembrie1989” și a petrolierului de 85.000 tdw „J.P.C Lira”), tensiunile sociale au continuat, liderii sindicali șicanând permanent cu greve directorii șantierului.

La sfârșitul lunii sept. 1993, **Ing. M. Rusen**, noul director general, arăta că 95% din producție este contractată la export (în valoare de cca. 200 milioane $) și asigura de lucru până în 1997. Venitul mediu/salariat era de 113.305 lei/lună, la muncitori, 115.638 lei, la maiștri, 165.206 lei iar la personalul TESA, 128.559 lei. Masa de prânz era subvenționată, costând 250 lei în loc de 600 lei, iar la ora 10 se dădea o gustare la 3.060 muncitori încadrați în grupa a II-a de muncă. Se acorda și o primă de vacanță de 100.000 lei/salariat.

În anul 1993 au mai fost date încă 60 apartamente de serviciu. La acea dată, salariile erau cele mai ridicate din industria navală românească și totuși, liderii sindicali au dus directorii la capătul răbdării așa că și **Ing. M. Rusen** a demisionat. Păcat că după 33 de ani de muncă la S. N. Constanța, timp în care a dovedit o înaltă competență profesională, acest mare om, bun colaborator și prieten, un specialist de marcă în construcțiile navale din România, a fost obligat să-și părăsească colectivul cu care realizase un volum însemnat de autoutilări precum și toate navele de mare tonaj. În anul 1994 s-a transferat ca director tehnic la Petromin Constanța. Apreciat datorită competenței sale manageriale, la data de 20 aprilie 2001, A.P.A.P.S. l-a propus președinte al Consiliului de Administrație la Petromin Constanța, unitate din care s-a și pensionat. După demisia prezentată de Ing. M. Rusen, pentru câteva luni, **Ec. I. Dinu** a fost director general interimar la Șantierul Naval SA Constanța.

Fabrica de reparații nave înregistra rezultate bune și la data de 11 noiembrie 1993 petrolierul de 85.000 tdw **„Dacia”**, reparat și modernizat în șantier, pleca în cursa de exploatare, fiind considerată atunci cea mai modernă navă din flota românească.

La data de **3 sept. 1994**, din docul uscat de construcții al Șantierului Naval SA Constanța a fost lansat la apă **mineralierul de 173.000 tdw nr. 5 „Saldahna”**, al 2-lea contractat la export pentru Africa de Sud (vezi 273f, 274f).

6.4. PRELUAREA MANAGEMENTULUI ȘANTIERULUI NAVAL S.A. CONSTANȚA DE FIRMA NORVEGIANĂ „KOPAAS SHIPPING AGENCY” CONDUSĂ DE HENRIK FLEISCHER

Trecerea șantierului naval în subordinea Fondului Proprietății de Stat, o instituție aservită intereselor politice și neprofesionistă, a cauzat multe pagube șantierului. Schimbarea directorilor se făcea în funcție de criterii ce n-aveau de a face cu rațiunile economice. Întârzierile la contractele navelor pentru export ajunseseră la 6 luni pentru **„Saldahna”** (a 2-a navă pentru Africa de Sud) și la 1-1,5 ani pentru mineralierul de 165.000 tdw nr. 6 contractat pentru export cu firma „Exmar” din Belgia. Nerespectarea termenelor contractuale conducea la penalizări ce falimentau șantierul. Mineralierul „Saldahna” avea termenul de predare la „Safmarine” (Africa de Sud) în ziua de 30 august 1994. Până la 30 mar. 1995, ultimul termen de livrare acceptat prin contract, șantierul trebuia să plătească penalizări în valoare de 3.000 $/zi, dar nu mai mult de 500 mii $. Dacă ultimul termen nu era respectat, beneficiarul extern avea dreptul să renunțe la contract. Pentru nava contractată cu „Exmar”, soluțiile de recuperare a întârzierilor păreau imposibile. În luna august 1994, FPS a organizat concurs pentru ocuparea postului de **Director General la Șantierul Naval SA Constanța** la care s-au prezentat 2 candidați: **Ing. Paul Hârțescu** care atunci deținea funcția de Director Tehnic la Șantierul Naval SA Constanța și **Henrik Fleischer**, patronul unei firme de brokeraj din Norvegia. În ziua de 18 august 1994, cei 2 pretendenți la manageriatul Șantierului Naval SA Constanța au participat la interviul cu comisia de examinare a F.P.S., la București. „Fișa de prezentare” a celor 2 concurenți a fost publicată în ziarul „Cuget Liber „/19 august 1994 (vezi 279d).

Deși programele de management prezentate de concurenți au fost asemănătoare și bine fundamentate, în **fața comisiei F.P.S. a avut câștig de cauză D-l Henrik Fleischer**, care a prezentat și recomandări din partea unor bănci străine care l-ar fi putut sprijini în finanțarea construcțiilor navale. Fondul Proprietății de Stat i-a încredințat managementul Șantierului Naval SA Constanța, cu condiția ca într-o perioadă de 2 săptămâni să obțină o reeșalonare a termenelor pentru navele contractate cu **„Safmarine”** din Africa de Sud și **„Exmar”** Belgia. Trebuie precizat faptul că Henrik Fleischer fusese brokerul contractelor cu „Exmar” (deci el a negociat cu șantierul constructor în numele „Exmar”, stabilind condițiile pentru beneficiar și tot el va trebui să-i convingă pe belgieni pentru amânarea livrării navei, care evident la acea dată era mult întârziată). Opțiunea F.P.S. pentru acordarea managementului a fost determinată de promisiunea lui Henrik Fleischer că va obține salvarea contractelor de construcție pentru cele 2 mineraliere de 165.000 tdw.

CINE VA FI DIRECTORUL GENERAL AL S.N.C.?

RĂSPUNSUL ÎL VOM AFLA ASTĂZI

Dl. ing. Paul Hârțescu

Dl. ec. Henrik Fleischer

După cum v-am mai informat, Șantierul Naval Constanța este cuprins de febra concursului de management. În competiție au rămas doi dintre cei trei concurenți inițiali: românul Paul Hârțescu și norvegianul Henrik Fleischer. Dacă actualul director tehnic al S.N.C., dl. Paul Hârțescu, este cunoscut de majoritatea salariaților, despre dl. Henrik Fleischer nu se știe nimic. Pentru a satisface curiozitatea navaliștilor și a le mai tempera emoțiile, vom prezenta o schiță socio-profesională a celor doi concurenți. Dl. Paul Hârțescu s-a născut la 11 martie 1951, în Constanța. Viața sa stă sub semnul zodiei „Peștilor". A absolvit Facultatea de construcții nave din Galați, în 1976. A lucrat în Șantierul Naval Constanța, îndeplinind funcțiile de maistru, dispecer, tehnolog, proiectant, șef de atelier, șef de secție, șef de serviciu planificare și C.T.C., iar în prezent este director tehnic. Este cunoscător al limbilor engleză și franceză, absolvent al unor cursuri de informatică în domeniul managementului. Este căsătorit și are doi copii. Soția este inginer în S.N.C. Este ortodox.

Dl. Henrik Fleischer s-a născut la 26 august 1959 (zodia „Fecioarei"), în Oslo. A absolvit Academia navală în Norvegia și Facultatea de științe economice la Viena. A navigat timp de doi ani pe mare, în calitate de comandant de navă. În prezent, este patronul unei firme de intermedieri de contracte și de servicii financiare în construcțiile navale. Firma sa, „Kopaas Shipping Agency", a intermediat 130 de contracte de construcții navale până în prezent. Este necăsătorit.

Ieri, cei doi pretendenți la „mâna" Șantierului Naval au participat la interviul cu comisia de examinare a F.P.S., la București. În următoarele zile vom afla care dintre cei doi se va „cununa", la bine și la greu, cu cel mai mare șantier naval al țării, unul dintre primele din Europa.

Ion TIȚA-CĂLIN

Fig. 279d. Articol redactat de Ion Tița Călin și publicat în ziarul „Cuget Liber"/9 august 1994.

PENTRU A NU-ȘI PIERDE CONTRACTELE

S.N.C. A FOST DAT PE MÂNA NORVEGIENILOR!

● *Ei promit dublarea producției și salarii de 400 de dolari!*

● *La vârf, „limba oficială" a șantierului este engleza!*

Pentru a doua oară în istoria sa, S.N.C. are o conducere „din import". După cel de-al doilea război mondial, el a fost condus, o vreme, de ocupanții sovietici, în condițiile trecerii României de la capitalism la comunism. Acum, în împrejurări cu totul deosebite, în plină criză economică, în condițiile revenirii țării la economia de piață, conducerea șantierului naval a fost încredințată, de F.P.S., firmei norvegiene „Kopaas Shipping Agency". După cum ne-au declarat surse din cadrul F.P.S., care au participat la examinarea celor doi concurenți, respectiv patronul firmei norvegiene, dl. Henrik Fleischer, și dl. ing. Paul Hârțescu, opțiunea pentru un management străin a fost determinată de promisiunea acestuia că va obține salvarea contractelor de construcție a două mineraliere de 170.000 tdw, unul pentru firma „Exmar" (Belgia) și altul pentru „Safmarine" (Africa de Sud). Mineralierul „Saldanha" are termenul de predare la „Safmarine" ziua de 30 august 1994. Datorită întârzierilor, acesta nu poate fi respectat. Până la 30 martie 1995, ultimul termen acceptat prin contract, S.N.C. va plăti penalizări.

Ion TIȚA-CĂLIN

(Continuare în pag. 7)

Fig. 280d. Pagina 1 din articolul redactat de Ion Tița Călin și publicat în „Cuget Liber"/20/21 august 1994.

Deci, pentru a nu-și pierde contractele, F.P.S. a dat Șantierul Naval SA Constanța firmei norvegiene **„Kopaas Shipping Agency”**, condusă de **Henrik Fleischer.** Acesta și-a organizat echipa managerială, din conducere făcând parte: **Henrik Fleischer** – manager, cu **Ing. A. Sabău**, consilier și **Sven Akntzen** Director General. La întâlnirea cu Sindicatul liber al navaliștilor, managerul norvegian a promis pentru anul 1995, salarii de 400 $. La acea dată șantierul avea 4.200 salariați. Ziarul „Cuget Liber”/20, 21 august 1994 prezintă noua schimbare de conducere de la Șantierul Naval SA Constanța (am anexat numai prima pagină a articolului, vezi 280d). Henrik Fleischer a cerut la F.P.S. un salariu de **27.500 $** în calitate de manager (echivalentul a 46.750.000 lei și cum un muncitor avea atunci salariul de 300.000 lei/lună, rezultă că managerul avea cât 156 muncitori!).

Managerii norvegieni și-au stabilit reședința la hotelul de lux din Mamaia (Rex) și efectuau dese deplasări în străinătate luând banii în avans. Multe echipamente au fost cumpărate din Norvegia, la prețuri foarte mari, fără ca vreun delegat român să ia parte la aceste importuri care au creat pagube șantierului de 3,5 milioane $. Managementul norvegian caută soluții de compromis pentru renegocierea contractului cu „Exmar” Belgia, probabil prin micșorarea prețului navei prevăzut în contract. Termenul de renegociere cerut de F.P.S., maximum 30 de zile după încredințarea managementului, expirase și probabil că norvegienii urmăreau falimentul șantierului pentru a se face o privatizare prin care să preia pachetul majoritar de acțiuni. În acea perioadă, consilierul sindical Sing. Dordea (care șicana permanent directorii români, acreditând ideea slăbiciunii manageriale românești), susținea cu tărie managementul norvegian, căruia îi oferise și vila sindicatului de la Sinaia („Izvor”).

Consilierul sindical Dordea beneficia de un salariu de 1.000.000 lei iar un muncitor câștiga doar 364.800 lei.

La data de 8 noiembrie 1994, după un preaviz de 30 zile, norvegienii l-au dat afară din șantier pe **Ec. I. Dinu**, fost director general interimar. La data de 10 noiembrie 1994, directorul norvegian Sven Akntzen asigura că la 25 febr. 1995 va livra nava „Saldahna”dar acest lucru nu s-a reușit. În acea perioadă F.P.S. a făcut analiza contractului de management dintre S. N. Constanța și firma norvegiană Kopaas Shipping Agency. Reprezentantul F.P.P., **Ing. E. Concegulian** a cerut rezilierea contractului dar cei de la F.P.S. au votat pentru menținerea managementului norvegian. Angajamentele nu se realizau confirmându-se lipsa de profesionalism a firmei de brokeraj norvegiene dar F.P.S. și Adunarea Generală a Acționarilor numită politic n-au sesizat-o decât după 5 luni.

În luna ian. 1995 au apărut noi conflicte sindicale după ce se înființaseră noile sindicate ale tehnicienilor și maiștrilor precum și cele de la Secția I-a care aveau 485 membri, lăcătuși și sudori. Acestea au cerut desprinderea din Sindicatul Liber al Navaliștilor înființat în 1990 (sindicatul condus atunci de Dordea), iar la Conferința

SLN din Șantierul Naval SA Constanța din data de 15 mar. 1995, în urma criticilor vehemente făcute de muncitorii și maiștrii navaliști, consilierul Dordea a demisionat.

După o perioada de 5 luni, **F.P.S.** a reziliat contractul de management cu firma norvegiană condusă de Henrik Fleischer.

Fig. 273f. Mineralierul de 173.000 tdw nr. 5 „Saldahna" export Africa de Sud, în docul uscat de construcții de la S.N. Constanța înainte de lansarea la apă.

Fig. 274f. 3 sept. 1994. Din docul uscat de construcții al S.N. C-ta SA, a fost lansat la apă mineralierul de 173.000 tdw „Saldahna".

6.5. MANAGEMENT ROMÂNESC LA ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ȘI REALIZAREA MINERALIERELOR DE 172.000 TDW, EXPORT AFRICA DE SUD ȘI BELGIA

După renunțarea la managementul norvegian, la conducerea S. N. Constanța S.A. a fost instalată următoarea echipă managerială românească: **Ing. A. Daraban**, manager general, **Ing. P. Hârțescu**, manager tehnic, **Ing. Al. Stoian** manager producție, **Ing. N. Matei**, manager resurse și **Ec. N. Bădăluță**, manager Ec. Financ.

În funcția de director de fabrică CN (construcții nave) a fost numit Ing. M. Chipara iar la fabrica RN (reparații nave), Ing. M. Zdru. Inginer Șef construcții corp a fost numit Ing. E. Tiron iar Ing. Șef cu pregătirea fabricației, Ing. E. Beli.

Anii 1995 și 1996 vor rămâne în istoria S. N. Constanța S.A. o perioadă foarte scurtă dar cu rezultate de excepție privind calitatea și performanța navelor de mare tonaj construite și livrate la export. Este vorba mai întâi de mineralierul de 173.000 tdw (nr. 5 din serie), **„Saldahna”** (al 2-lea pentru Africa de Sud) și mineralierul de 172.000 tdw (nr. 6 din serie), **„Mineral Ordaz”**, livrat la firma „Exmar” din Belgia.

Astfel, la data de 5 aprilie 1995 mineralierul **„Saldahna”** și-a început probele de recepție pe mare, la bord aflându-se specialiștii firmelor străine care au livrat echipamentele mecanice, electrice, electronice și de automatizare, inspectorii „Lloyd’s Register” și conducerea firmei iar la data de 12 aprilie 1995 probele s-au încheiat cu rezultate excelente (vezi 275f, 276f). Nava a revenit î n șantier pentru unele revizii și finisări după probe precum și pentru finalizarea actelor de livrare la export.

După numai 10 zile, la data de 22 aprilie 1995, la S. N. Constanța S.A., pe puntea navei la pupă, oficialitățile române și străine au participat la festivitatea coborârii drapelului României și arborarea drapelului armatorului extern (vezi 277f, 281d).

La finalul acestei ceremonii, conducerea firmei „Safmarine”, **directorul Ernst Grapow** și-a exprimat admirația față de calitatea mineralierului „Saldahna” spunând: **„Nava e minunată!”**. Afirmația armatorului din Africa de Sud avea sa fie întărită la data de 29 aprilie 1995 prin scrisoarea de mulțumire și felicitare, trimisă la Șantierul Naval SA Constanța, personal directorului general **Ing. A. Daraban** (vezi 282d). Scrisoarea este semnată de D-nii O. E. Grapow și C. A. Wessels din care merită să se rețină următoarele:

„M/N „SALDAHNA” a oferit o imagine impresionantă la plecarea sa de la dana de armare și părăsirea portului Constanța în ziua de sâmbătă 22 aprilie 1995*. Acest eveniment a marcat sfârșitul unei lungi asocieri prin contract cu S. N. Constanța, asociere din care au beneficiat desigur ambele părți în mod considerabil, atât la nivel personal cât și la nivel profesional. D-l Wessels și eu împărtășim părerea conform căreia direcția pe care ați reușit să o imprimați în*

ultimul timp șantierului este foarte înnoitoare și plină de promisiuni. ***Standardul tehnic al livrării pe care ne-ați făcut-o se situează foarte mult în clasa mondială*** *și suntem siguri că cei mai puternici ambasadori ai Dvs. vor fi inginerii Dvs. de predare la diversele echipamente instalate…*

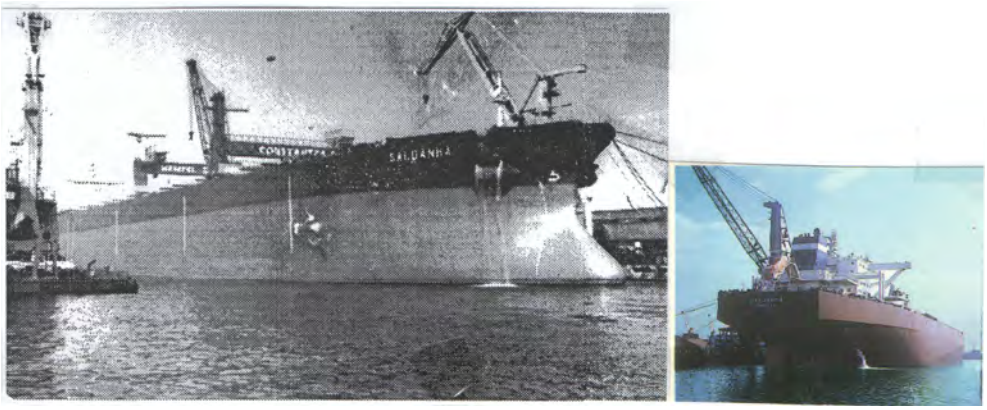


Fig. 275f și 276f. 5 aprilie 1995. Mineralierul de 173.000 tdw „Saldahna" pleacă din șantier pentru efectuarea probelor de recepție pe mare. Pentru probele navei pe mare au fost prezenți la bord și specialiștii firmelor străine care au livrat echipamentele mecanice, electrice și electronice, precum și conducerea firmei sud-africane „Safmarine". (Fotografiile navei la plecarea în probe de mare au fost publicate în ziarul „Cuget Liber"/5 aprilie 1995).

GOOD BYE, „SALDANHA"!

Multă lume la festivitatea de arborare a pavilionului armatorului la bordul mineralierului de 173.000 tdw „Saldanha". Alături, specialiștii și muncitorii Șantierului naval Constanța și conducerea firmei „Safmarine"; pe puntea principală a navei s-au aflat numeroși invitați: reprezentanți ai Căpităniei, ai Uzinimportexport București, Administrației financiare, F.P.S. și F.P.P., Vamei, A.P.C., companiilor „Petromin" și T.S.M., R.N.R. și „Lloyd's Register". Echipajul sud-african, în frunte cu comandantul navei, dl. Richard Thomas, se afla la posturi, gata să înceapă manevrele pentru prima cursă a navei, spre portul Capetown. După vizitarea mineralierului de către invitați, la pupa navei a avut loc festivitatea coborârii drapelului României și arborării drapelului statului Island of Men. Faptul că nu s-a arborat pavilionul Africii de Sud a fost explicat de dl. Ernest Grapow, directorul firmei „Safmarine", prin interese comerciale. În alocuțiunea rostită cu prilejul ceremoniei, dl. Aurel Daraban, directorul general al S.N.C., a subliniat calitatea deosebită a navei și a exprimat regretul navaliștilor constănțeni că termenul contractului a fost depășit.

El și-a manifestat speranța că nu se va încheia aici conlucrarea cu compania sud-africană și că vor fi găsite motive de colaborare noi. În răspunsul său, dl. Ernest Grapow și-a exprimat admirația față de calitatea mineralierului „Saldanha": „Nava e minunată!".

Așa cum este tradiția marinărească, festivitatea a fost udată cu vin și bere, să-i poarte noroc echipajului și navei.

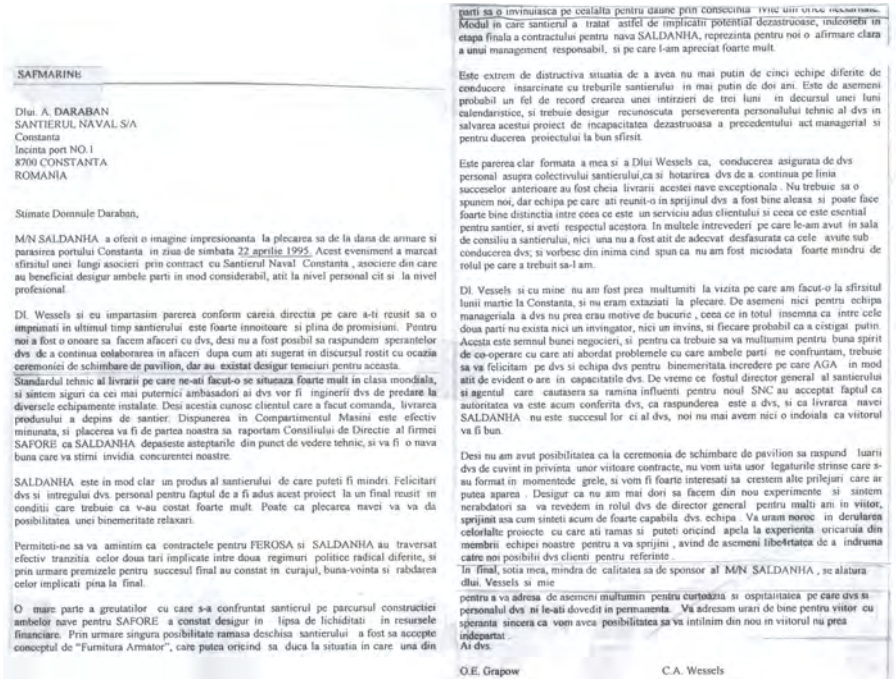
Ion TIȚA-CĂLIN

Fig. 281d și 277f. În perioada 5-12 aprilie 1995, mineralierul „Saldahna" și-a demonstrat calitățile (în probele de recepție pe mare) iar pe data de 22 aprilie 1995 a fost livrat firmei din Africa de Sud. Textul și fotografia navei au fost publicate în ziarul „Cuget Liber"/22 aprilie 1995.

Dispunerea în Compartimentul Mașini este efectiv minunată *și plăcerea va fi de partea noastră să raportăm Consiliului de Direcție al firmei SAFORE că* ***Saldahna*** *depășește așteptările din punct de vedere tehnic, și va fi o navă bună care va stârni invidia concurenței noastre.* ***Saldahna este în mod clar un produs al șantierului de care puteți fi mândri. Felicitări Dvs. și întregului Dvs. personal pentru faptul de a fi adus acest proiect la un final reușit… O mare parte a greutăților cu care s-a confruntat șantierul pe parcursul construcției ambelor nave pentru SAFORE a constat desigur în lipsa de lichidități în resursele financiare. Prin urmare singura posibilitate rămasă deschisă șantierului a fost să accepte conceptul de „Furnitură Armator", care putea oricând să ducă la situația în care una din părți să o învinuiască pe cealaltă pentru daune prin consecințe ivite din orice reclamație. Modul în care șantierul a tratat astfel de implicații potențial dezastroase, îndeosebi în etapa finală a contractului pentru nava Saldahna, reprezintă pentru noi o afirmare clară a unui management responsabil, și pe care l-am apreciat foarte mult.***

Este extrem de distructivă situația de a avea nu mai puțin de cinci echipe diferite de conducere însărcinate cu treburile șantierului în mai puțin de 2 ani … ***trebuie desigur recunoscută perseverența personalului tehnic al Dvs. în salvarea acestui proiect de incapacitatea dezastroasă a precedentului act managerial și pentru ducerea proiectului la bun sfârșit…*** *echipa pe care ați reunit-o în sprijinul Dvs. a fost bine aleasă și poate face foarte bine distincția între ceea ce este un serviciu adus clientului și ceea ce este esențial pentru șantier, și aveți respectul acestora. În final, soția mea, mândră de calitatea sa de sponsor al* ***M/N Saldahna****, se alătură D-lui Wessels și mie pentru a vă adresa de asemeni mulțumiri pentru curtoazia și ospitalitatea pe care Dvs. și personalul Dvs. ni le-ați dovedit în permanență. Vă adresăm urări de bine pentru viitor cu speranța sinceră că vom avea posibilitatea să vă întâlnim din nou în viitorul nu prea îndepărtat."* **O. E.** Grapow C.A. Wessels.

Noul manageriat românesc a depășit rapid problemele create de conducerea echipei de brokeri norvegieni. S-a trecut hotărât la organizarea eficientă a turei a II-a la ambele fabrici de producție. S-a aplicat regimul de plată over-time pentru lucru sâmbătă și duminică în vederea recuperării întârzierilor. Astfel, la nava mineralier de 173.000 tdw, comanda internă 503, contractată la export cu „Exmar" Belgia, în luna martie 1995 volumul lucrărilor pe întreg fluxul tehnologic de fabricație a atins valori maxime (debitare 90%, confecții 80%, asamblări 65%, montaj în doc 22%). De asemenea s-a intensificat ritmul lucrărilor de debitare și confecții la mineralierul de 173.000 tdw, comanda internă 507, cea de a II-a navă contractată tot cu „Exmar" Belgia. Volumul și ritmul lucrărilor impuse de contractele navelor pentru export a condus la crearea a 300 noi locuri de muncă pentru lăcătuși constructori navali și sudori. Va începe și derularea unui program de dotări și retehnologizări în valoare de 17 milioane $, până în anul 2000. Institutul de proiectări construcții de mașini urma să fundamenteze acordarea primei tranșe de 16,5 miliarde lei pentru achiziționarea de noi echipamente de sudură și instalații de sablaj, pentru creșterea calității și productivității la aceste operații.



SAFMARINE

Dlui. A. DARABAN
SANTIERUL NAVAL S/A
Constanta
Incinta port NO.1
8700 CONSTANTA
ROMANIA

Stimate Domnule Daraban,

M/N SALDANHA a oferit o imagine impresionanta la plecarea sa de la dana de armare si parasirea portului Constanta in ziua de simbata 22 aprilie 1995. Acest eveniment a marcat sfirsitul unei lungi asocieri prin contract cu Santierul Naval Constanta , asociere din care au beneficiat desigur ambele parti in mod considerabil, atit la nivel personal cit si la nivel profesional.

Dl. Wessels si eu impartasim parerea conform careia directia pe care a-ti reusit sa o imprimati in ultimul timp santierului este foarte innoitoare si plina de promisiuni. Pentru noi a fost o onoare sa facem afaceri cu dvs, desi nu a fost posibil sa raspundem speranteler dvs de a continua colaborarea in afaceri dupa cum ati sugerat in discursul rostit cu ocazia ceremoniei de schimbare de pavilion, dar au existat desigur temeiuri pentru aceasta.
Standardul tehnic al livrarii pe care ne-ati facut-o se situeaza foarte mult in clasa mondiala, si sintem siguri ca cei mai puternici ambasadori ai dvs vor fi inginerii dvs de predare la diversele echipamente instalate. Desi acestia cunosc clientul care a facut comanda, livrarea produsului a depins de santier. Dispunerea in Compartimentul Masini este efectiv minunata, si placerea va fi de partea noastra sa raportam Consiliului de Directie al firmei SAFORE ca SALDANHA depaseste asteptarile din punct de vedere tehnic, si va fi o nava buna care va stirni invidia concurentei noastre.

SALDANHA este in mod clar un produs al santierului de care puteti fi mindri. Felicitari dvs si intregului dvs. personal pentru faptul de a fi adus acest proiect la un final reusit in conditii care trebuie ca v-au costat foarte mult. Poate ca plecarea navei va va da posibilitatea unei binemeritate relaxari.

Permiteti-ne sa va amintim ca contractele pentru FEROSA si SALDANHA au traversat efectiv tranzitia celor doua tari implicate intre doua regimuri politice radical diferite, si prin urmare premizele pentru succesul final au constat in curajul, buna-vointa si rabdarea celor implicati pina la final.

O mare parte a greutatilor cu care s-a confruntat santierul pe parcursul constructiei ambelor nave pentru SAFORE a constat desigur in lipsa de lichiditati in resursele financiare. Prin urmare singura posibilitate ramasa deschisa santierului a fost sa accepte conceptul de "Furnitura Armator", care putea oricind sa duca la situatia in care una din parti sa o invinuiasca pe cealalta pentru daune prin consecinta [illegible]
Modul in care santierul a tratat astfel de implicatii potential dezastruoase, indeosebi in etapa finala a contractului pentru nava SALDANHA, reprezinta pentru noi o afirmare clara a unui management responsabil, si pe care l-am apreciat foarte mult.

Este extrem de distructiva situatia de a avea nu mai putin de cinci echipe diferite de conducere insarcinate cu treburile santierului in mai putin de doi ani. Este de asemeni probabil un fel de record crearea unei intirzieri de trei luni in decursul unei luni calendaristice, si trebuie desigur recunoscuta perseverenta personalului tehnic al dvs in salvarea acestui proiect de incapacitatea dezastruoasa a precedentului act managerial si pentru ducerea proiectului la bun sfirsit.

Este parerea clar formata a mea si a Dlui Wessels ca, conducerea asigurata de dvs personal asupra colectivului santierului,ca si hotarirea dvs de a continua pe linia succeselor anterioare au fost cheia livrarii acestei nave exceptionala . Nu trebuie sa o spunem noi, dar echipa pe care ati reunit-o in sprijinul dvs a fost bine aleasa si poate face foarte bine distinctia intre ceea ce este un serviciu adus clientului si ceea ce este esential pentru santier, si aveti respectul acestora. In multele intrevederi pe care le-am avut in sala de consiliu a santierului, nici una nu a fost atit de adecvat desfasurata ca cele avute tub conducerea dvs; si vorbesc din inima cind spun ca nu am fost niciodata foarte mindru de rolul pe care a trebuit sa-l am.

Dl. Vessels si cu mine nu am fost prea multumiti la vizita pe care am facut-o la sfirsitul lunii martie la Constanta, si nu eram extaziati la plecare. De asemeni nici pentru echipa manageriala a dvs nu prea erau motive de bucurie , ceea ce in totul insemna ca intre cele doua parti nu exista nici un invingator, nici un invins, si fiecare probabil ca a cistigat putin. Acesta este semnul bunei negocieri, si pentru ca trebuie sa va multumim pentru buna spirit de co-operare cu care ati abordat problemele cu care ambele parti ne confruntam, trebuie sa va felicitam pe dvs si echipa dvs pentru binemeritata incredere pe care AGA in mod atit de evident o are in capacitatile dvs. De vreme ce fostul director general al santierului si agentul care cautasera sa ramina influenti pentru noul SNC au acceptat faptul ca autoritatea va este acum conferita dvs, ca raspunderea este a dvs, si ca livrarea navei SALDANHA nu este succesul lor ci al dvs, noi nu mai avem nici o indoiala ca viitorul va fi bun.

Desi nu am avut posibilitatea ca la ceremonia de schimbare de pavilion sa raspund luarii dvs de cuvint in privinta unor viitoare contracte, nu vom uita usor legaturile strinse care s-au format in momentede grele, si vom fi foarte interesati sa crestem alte prilejuri care ar putea aparea . Desigur ca nu am mai dori sa facem din noua experimente si sintem nerabdatori sa va revedem in rolul dvs de director general pentru multi ani in viitor, sprijinit asa cum sinteti acum de foarte capabila dvs. echipa. Va uram noroc in derularea celorlalte proiecte cu care ati ramas si puteti oricind apela la experienta oricaruia din membrii echipei noastre pentru a va sprijini , avind de asemeni libertatea de a indruna catre noi posibilii dvs clienti pentru referinte .
In final, sotia mea, mindra de calitatea sa de sponsor al M/N SALDANHA , se alatura dlui. Vessels si mie
pentru a va adresa de asemeni multumiri pentru curtoazia si ospitalitatea pe care dvs si personalul dvs ni le-ati dovedit in permanenta. Va adresam urari de bine pentru viitor cu speranta sincera ca vom avea posibilitatea sa va intilnim din nou in viitorul nu prea indepartat .
Ai dvs.

O.E. Grapow C.A. Wessels

Fig. 282d. Scrisoarea de mulţumire şi felicitare, trimisă la S.N. C-ta, personal D-lui Dir. G-ral Ing. A. Daraban, de Compania Safmarine din Africa de Sud, la data de 29 aprilie 1995, după livrarea navei „Saldahna".

RAPORT ASUPRA VIZITEI IN SANTIERUL NAVAL CONSTANTA(SNC), ROMANIA IN PERIOADA 17 - 18 IULIE 1995

1. SCOPUL VIZITEI

Ca urmare a intalnirii dintre conducerea superioara si membrii firmelor Dorbyl si Iscor, s-a hotarat ca Ing Dorbyl, constructor de nave renumit, sa i se acorde sarcina de a investiga conditiile predominante si zonele posibile de colaborare intre Dorbyl si santierul naval Constanta din Romania.
Investigatia a fost condusa de catre domnul Menkveld din partea santierului naval Dorbyl, Durban, si insotita de catre domnul Holmsen de la compania Arnesen, Christiensen & CO, Oslo, Norvegia, reprezentand un grup de arhitecti navali consultanti si ingineri navali.Domnul Holmsen a actionat ulterior drept consultant la Iscor si are profunde cunostiinte asupra SNC.

4. ORGANIZARE

Santierul naval este condus de un director general ce dirijeaza o organizare traditionala cat si o ierarhie de directori, ingineri, tehnicieni si muncitori. Toate functiile vitale sunt executate de respectivii directori raportandu-se la directorul general.

Santierul naval nu are un institut propriu de proiectare desi este mentinut un compartiment mare de proiectare cu 50 de oameni. Acesti proiectanti sunt in principal implicati in sustinerea procesului de productie cu scopul de a indeparta orice conflicte potentiale sau probleme privind desenele. Un institut romanesc de proiectare, ICEPRONAV este utilizat pentru conceptul si proiectarea instalatiilor navale.
Un compartiment de pregatire a fabricatiei si de planificare este raspunzator de emiterea si controlarea desenelor si fluxul lucrarilor in ateliere. Se pare ca ar fi nevoie ca eficacitatea compartimentului de planificare sa fie sporita. Programul Primavera software este utilizat in scopuri de planificare desi se pare ca, controlul costurilor ce se loaga de sistemul de planificare , nu exista.
Acest santier naval activeaza in mod curent catre o acreditare ISO 9001. Telul privind realizarea acestui lucru este mijlocul anului 1996. Calitatea navelor livrate pare sa fie buna si s-a raportat ca ca (calitatea), s-a imbunatatit simtitor in ultimii catiya ani.

Santierul naval foloseste 4500 de oameni din care 1500 muncesc in compartimentul de reparatii nave, plus 3000 de oameni in compartimentul de constructii noi. Din acestia, 320 de oameni sunt angajati ca staff si maistri, 620 sunt angajati ca muncitori indirecti si 1960 sunt angajati ca muncitori directi. Cei 1960 de salarieti directi sunt echivalentul unei capacitati de manopera anuale de aprox. 5 milioane ore, cu mult mai mult decat un santier naval similar solicita pentru construirea a trei nave mari. Retributia medie a unui muncitor se ridica la 220 USA $ pe luna plus mai multe sporuri sociale disponibile individului.

5. REZUMAT AL CONSTATARILOR

Santierul naval Constanta poseda un remarcabil potential de a deveni un lider mondial in asigurarea de constructii noi de calitate superioara la un pret foarte competitiv si cu termene de livrare acceptabile. Costurile de salarizare sunt extrm de mici si se pare ca si cheltuielile generale sunt la un nivel mic. O problema majora pare sa fie lipsa organizarii generale si a planificarii care duce la utilizarea excesiva a manoperei pentru constructia navelor, care, la randul ei duce la intarzieri neacceptabile in livrari. Exista o nevoie disperata de fonduri pentru a moderniza echipamentul de fabricare.

6. RECOMANDARI

Se recomanda ca sa se acorde atentie urmatoarelor:

6.1 O investitie in Santierul naval Constanta cu scopul de a imbunatati si moderniza echipamentul utilizat pentru constructia navelor.

6.2 Sa se gaseasca un partener tehnolog care ar fi dorit sa actioneze ca o eminenta cenusie pentru echipa manageriala a santierului naval cu scopul de a minimaliza investitia.

6.3 Echipa manageriala sa fie asistata de un grup de experti indeosebi in zonele de planificare, productie, costuri si control materiale, cu scopul de a actiona catre o situatie in care constructia navelor sa urmareasca un plan predeterminat, la un nivel scazut de costuri si la standardele de calitate cerute.

Dintr-un punct de vedere practic problema limbii ar putea deveni foarte serioasa. Familiile sud africane ce ar trai in Romania ar putea su aiba deasemenea probleme datorita unei aparente lipse de cazare corespunzatoare si posibilitati de scolarizare.

Implementarea recomandarilor de mai sus ar putea duce la transformarea santierului naval intr-o organizare profitabila si foarte cautata.

In concluzie as dori sa multumesc Directorului General al santierului naval Constanta, domnul Daraban si echipei sale manageriale pentru amabila ospitalitate si colaborare pe durata vizitei mele si as dori deasemenea sa-i multumesc domnului Holmsen pentru timpul si efortul sau in insotirea subsemnatului.

H. R MENKVELD
MANAGER GENERAL CONSTRUCTII NAVE

file:mss.doc/tr_m.b

Fig. 283d. Extras din Raportul asupra vizitei de documentare făcută în perioada 17-18 iulie la S.N. C-ta SA, de reprezentanţii firmei Dorbyl, renumită în construcţiile navale şi Arnesen-Oslo în scopul unor viitoare colaborări. D-nii H. R. Menkveld şi Holmsen au făcut constatări şi recomandări.

Pentru creșterea productivității muncii s-au introdus metode noi de stimulare a muncii printr-un sistem premial iar la debitare, printr-o mai precisă planificare, organizare și urmărire s-a ajuns la creșterea cantității de metal debitat până la 170 tone/zi. La montajul în doc a navelor mari s-au luat măsuri pentru creșterea ritmului și atingerea ciclului de montaj în doc de 6 luni. Pentru asigurarea de noi comenzi, în perioada 12-17 iunie 1995, șantierul a participat pentru prima oară la cel mai mare târg de shipping – Oslo, Norvegia.

Ca urmare a prezentării la acest târg, șantierul a primit numeroase oferte pentru construcția de macarale plutitoare, barje și nave de la 2.000 până la 310.000 tone. Situația șantierelor navale din lume se schimbase radical, ponderea navelor mari luând drumul spre China (care în ultimii ani construise 7 șantiere navale), Coreea de Sud, Japonia sau Taiwan. Acestea practicau și prețuri de dumping iar șantierul ca să reziste pe piață trebuia ca la același preț să ofere nave echipate cu componente performante, de calitate superioară.

În perioada 17-18 iulie 1995, S. N. Constanța a fost vizitat de reprezentanții **firmei Dorbyl**, renumită în construcțiile navale, cu scopul identificării unor posibilități de colaborare în viitor. Acțiunea a fost condusă de **D-l Menkveld** din partea Șantierului Naval Dorbyl, Durban, însoțit de D-l Holmsen de la Compania Arnesen, Christlensen & CO Oslo, Norvegia, reprezentând un grup de arhitecți navali consultanți și ingineri navali (vezi 283d). Aceștia au prezentat constatări, sugestii și recomandări pentru îmbunătățirea activității la Șantierul Naval SA Constanța. În raportul întocmit în urma vizitei se consemnează: *„șantierul naval folosește 4.500 de oameni din care 1.500 muncesc la compartimentul de reparații nave plus 3.000 de oameni în compartimentul de construcții noi. Din aceștia, 320 de oameni sunt angajați ca staff și maiștri, 620 sunt angajați ca muncitori indirecți și 1960 sunt angajați ca muncitori direcți.* ***Cei 1.960 de salariați direcți sunt echivalentul unei capacități de manoperă anuale de aprox. 5 milioane ore, cu mult mai mult decât un șantier naval similar, solicitat pentru construirea a 3 nave mari.*** *Retribuția medie a unui muncitor se ridică la 220 USA $ pe lună plus mai multe sporuri”*.

În rezumatul constatărilor delegația străină precizează: ***„S. N. Constanța posedă un remarcabil potențial de a deveni un lider mondial în asigurarea de construcții noi de calitate superioară la un preț foarte competitiv și cu termene de livrare acceptabile. Costurile de salarizare sunt extrem de mici*** *și se pare că și cheltuielile generale sunt la un nivel mic. O problemă majoră pare să fie* ***lipsa organizării generale și a planificării care duce la utilizarea excesivă a manoperei pentru construcția navelor, care la rândul ei duce la întârzieri neacceptabile în livrări. Există o nevoie disperată de fonduri pentru a moderniza echipamentul de fabricare”.***

Delegația străină a făcut și o serie de recomandări și a mulțumit directorului general **Ing. A. Daraban** și echipei sale manageriale pentru amabila ospitalitate și colaborare.

În anul 1995, FPS (un patron neinspirat și neprofesionalist, la acea vreme în România) și-a dat seama că a pierdut 200.000 $ dar și timp de 5 luni cu managementul norvegian și a revenit să ajute noul management românesc de la Șantierul Naval SA Constanța.

Acordând 6 miliarde lei pentru investiții, în luna sept. 1995 capacitatea la operațiunile de sablaj s-a dublat prin importul din Germania a noilor echipamente de înaltă productivitate. Tot din Germania vor sosi în șantier 30 de instalații moderne de sudură semiautomată. În luna dec. 1995, FPS a mai alocat 2 miliarde lei pentru modernizarea liniei de secții plane ESAB. În 1996, pentru realizarea programului de retehnologizare se vor acorda 6,2 miliarde lei (fonduri nerambursabile acordate de FPS). Pentru asigurarea de noi locuințe, șantierul a plătit proiectul unui bloc cu 80 de apartamente iar pentru toți salariații a acordat premii de Crăciun (între 200.000 și 500.000 lei), valoarea totală a premiilor fiind de 750 milioane lei. De asemenea șantierul a sponsorizat echipa de handbal băieți SNC – Universitatea (locul I în divizia B) și echipele de fotbal de băieți și de fete.

Dovedindu-se o activitate deosebit de fructuoasă, pe care șantierul o practica cu experiența sa de 100 de ani, în anul 1995 reparațiile de nave au prins un vârf de lucru cauzat și de reducerea activității la șantierele din zona Mării Mediterane. Docurile și danele de reparații au fost folosite la capacitatea maximă fiind ocupate de nave grecești și de la companiile românești **„Tanker Ship Management"** și **„Cosena"**. Astfel, armatorii greci, convinși de promptitudinea și calitatea reparațiilor ce se executau de Șantierul Naval SA Constanța la Fabrica de reparații nave (director **Ing. M. Zdru** și Șef Producție, **Ing. N. Chitic**) au adus la reparații navele: **„Cerro"** de 110.000 tdw, **„Iktinos"** de 25.000 tdw, **„Portaitissa"** de 15.000 tdw. De asemenea, în docurile plutitoare de 8.000 și 15.000 tone s-au executat reparații la navele: „Ciclopus", „Al Warfik", „Rita D", „Gina T", „Osman", „Lucy" etc., (aduse de tradiționalii clienți arabi). Compania constănțeană privată **„Cosena"**, condusă cu competență de **Ing. A. Baclea**, care în echipa sa avea și pe **Ing. C. Buzatu** și **Ing. N. Constantinescu**, doi specialiști formați la S. N. Constanța, a adus la reparații navele mineralier de **65.000 tdw „Bărăganul"**, **„Bechet"** și **„Baia de Fier"**, ultimele două fiind luate din cimitirul de nave. Tot **„Cosena"** va aduce în șantier pentru reparații navele **„Baia de Arieș"** de 65.000 tdw și **„Brătulești"** de 55.000 tdw. Compania de Stat **„Petromin"** a adus la reparații navele **„Bumbești"** (valoarea reparației a fost de 1,3 miliarde lei) și **„Biruința"**. În anul 1995 forța de muncă la Fabrica de reparații nave a fost completată cu 300 – 400 muncitori subcontractori (în medie pe lună). Numărul navelor reparate în 1995 a fost de **157** din care **109** străine și **48** românești. Dintre acestea, **26** nave au avut tonajul între 25.000 și 150.000 tdw. Efortul șantierului s-a concretizat în realizarea a **21,4 miliarde lei** venituri din lucrările de reparații, 60% din această valoare fiind încasată în valută. În anul 1996, Compania **„Cosena"** va repune în funcțiune, cu ajutorul Șantierului Naval SA Constanța, și alte nave din parcul „mort" de mineraliere de 55.000 și 65.000 tdw. La începutul anului 1996 au intrat în șantier pentru reparații navele arabe „Halima", „Hamadeh V",

„Magik K", macaraua „Granit" de la Petromar și remorcherul „Zimbru" de la „Coremar". Pentru lucrări de modernizare, Compania „T.S.M." a adus la Șantierul Naval SA Constanța tancurile „Muntenia" și „Libertatea". Petrolierul de 150.000 tdw **„Libertatea"** (nr. 3 din seria de 6 nave de același tip construite de S. N. Constanța), fusese livrat în anul 1981 la Navlomar Constanța.

După 10 ani de exploatare, în urma unui incendiu la caldarină, nava a fost abandonată de proprietarul „Uzin Import-Export". În perioada 1991 – 1995, nava părăsită în cimitirul de nave a fost grav avariată prin loviturile de chei cauzate de furtuni care i-au provocat spărturi la corp și deformații pe o suprafața de cca. 7.000 mp. În luna dec. 1995, Compania **„Histria Group"** a cumpărat nava avariată și în luna **martie 1996** a introdus-o în șantier pentru reconstrucție și reparație capitală (vezi 285f, 286f). Operația de reconstrucție a bordajului avariat de la prova la pupă a fost o lucrare foarte periculoasă datorită faptului că în tancurile navei se aflau 10.000 tone țiței solidificat. **Conducerea șantierului cu specialiștii săi, împreună cu Managerul Companiei „Histria Group", clc. Gh. Bosînceanu** au stabilit măsurile tehnice și organizatorice de securitate a muncitorilor, navei și docului uscat pe toată durata reconstrucției astfel că lucrarea a fost finalizată fără incidente. Au urmat operațiile de sablare și vopsire a corpului, reparația capitală a motorului principal, înlocuirea celor 3 diesel generatoare, echiparea cu noi instalații de spălare a tancurilor de marfă, dotarea cu instalații moderne de comunicații și radare etc. Reparația a fost terminată la sfârșitul lunii febr. 1997 și a costat **3 milioane $.**

La festivitatea livrării, nava a fost rebotezată purtând numele nou **„Histria Prestige"**.

La data de **1 martie 1997** nava a fost dată în exploatare fiind destinată aducerii de țiței din Rusia, Ucraina și Egipt, pentru **Rafinăria „Petromidia".**

Pentru execuția lucrărilor de carenaj în docuri, șantierul a importat 2 instalații moderne de sablaj de înaltă productivitate, la care pot lucra 12 muncitori sablatori în 3 schimburi.

Anul **1996** s-a încheiat la fabrica de reparații nave cu realizarea unei producții de peste **35 miliarde lei** iar cifra de afaceri a Șantierului Naval SA Constanța s-a ridicat la cca. **167 miliarde lei.** Aceste rezultate economice au permis conducerii șantierului să mărească salariile angajaților cu **5%** în afară de indexările acordate de Guvern.

La data de **26 aprilie 1996, la Șantierul Naval SA Constanța s-a lansat la apă mineralierul de 172.000 tdw** (al 6-lea din serie), **export Belgia cu numele de „Mineral Ordaz"** (vezi 279f). La ceremonia lansării la apă au participat reprezentanții beneficiarului în frunte cu **D-l M. Sjoberg**, conducerea șantierului naval în frunte cu managerul general **Ing. A. Daraban**, conducerea Prefecturii, reprezentanți ai FPP III Transilvania și FPS (acționarul majoritar), ai băncilor și furnizorilor de echipamente montate pe navă. La lansare au fost prezenți sute de navaliști și familiile lor, elevi de la Liceul Industrial SNC și Liceul de Artă din Constanța, deputați și senatori ai României.

Fig. 278f. Mineralierul de 172.000 tdw „Mineral Ordaz”, export pentru firma belgiană „Exmar”, în stadiu avansat de montaj în docul uscat de construcții de la S.N. C-ta SA. „Mineral Ordaz” este a 6-a navă din seria de 7 de acest tip construite la S.N. C-ta. (Foto publicată în „Cuget Liber”/5 sept. 1995.)

SANTIERUL NAVAL SA CONSTANTA

BULETIN INFORMATIV
LUNA IULIE 1996

1. Realizările lunii IULIE 1996

Nava C-da 503 (502) „MINERAL ORDAZ”

-S-au executat probe de casă și punere în funcțiune cu asistență tehnică din partea furnizorilor agregatelor și instalațiilor, urmând ca pe data de 12 August să se execute probele de mare și livrare la sfârșitul lunii August 1996.

Nava C-da 507

- nava este realizată în proporție de 41% și anume:
  - debitare = 100%
  - confecție = 100%
  - asamblare secții = 76%
  - conf.asturări secții = 68%
  - asturare secții = 50%
  - sablare secții = 21%
  - vopsire secții = 13%
  - premontaj secții= 38%

Ponton 1000 t

  - debitare = 100%
  - asamblare = 100%
  - asturare secții = 70%
  - premontaj secții= 55%

Le fabrice de Reparații nave s-au finalizat lucrările la 3 nave la intern și 10 nave la extern.
Ambele fabrici au realizat o producție de 3.560.417.446 lei din care:

  - export = 2.062.710.824 lei
  - intern = 1.497.706.622 lei

Obiectivele prezentate s-au realizat cu un număr mediu de 4315 salariați și s-au plătit salarii în valoare de 3.418.761,233 lei. Venitul mediu realizat total personal = 792.297 lei/persoană.

Informații economico-financiare

Total încasări - lei = 3.482.866.611 lei
-valută= 489.935 dolari

Total plăți - lei = 16.794.259.202 lei
-valută= 210.120 dolari

din care:
- materiale = 4.318.409.796 lei
- alte plăți=12.475.849.406 lei
- lichidități = nu avem.

Pe linie de investiții

- Se lucrează în continuare la amenajarea parcului auto și a bazei nautice a S.N.C..
- Se continuă reparațiile la Clubul S.N.C.
- Continuă procesul de preluare a unui cămin pentru salariații S.N.C.

Fig. 284d. Buletin informativ pe luna iulie 1996 privind stadiile fizice ale obiectivelor din planul de producție, investiții și situația economico-financiară a S.N. Constanța SA.

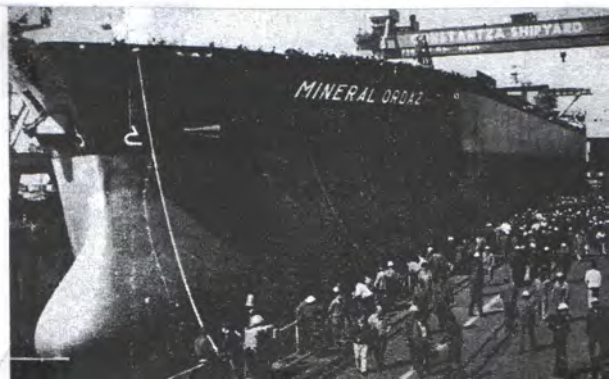


Fig. 279f. 26 aprilie 1996. La S.N. C-ta SA s-a lansat la apă mineralierul de 172.000 tdw nr. 6 „Mineral Ordaz” export pentru firma „Exmar” Belgia. (Fotografia a fost publicată în „Cuget Liber”/ 27 aprilie 1996).

SANTIERUL NAVAL SA CONSTANTA

590

DECIZIA NR. ..... /19.07.1996
DIN .....
MANAGERUL SN - SA CONSTANTA

Urmare hotărârii Comitetului de Direcţie din data de 21.06.1996, s-a stabilit ca în anul 1997 (trim.III) să se organizeze sărbătorirea aniversării a 105 ani de activitate a Şantierului Naval Constanţa.
In acest scop:

D I S P U N:

(1) Elaborarea Programului de acţiuni pentru aniversarea în anul 1997 a 105 ani de activitate a S.N.Constanţa.
Termen: 20.07.1996
Răspund: Ing. Orac Nicolae
Ing. Cujbă Gheorghe
SIN

(2) Numirea colectivelor de lucru pentru pregătirea şi realizarea Programului de acţiuni după cum urmează:

2.1. Colectivul central pentru coordonarea şi controlul activităţilor de pregătire conf.Programului de acţiuni.
-Director Tehnic -ing. Paul Hărţescu
-Director Economic-fin.-ec.N.Bădălută

2.2. Colectivul pentru studiul de documentare şi realizare a Monografiei S.N.Constanţa (1892 - 1997).
- Ing. Orac Nicolae
- Ing. Voinescu Iulian
- Ec. Mihalcea Lucian
- Ing. Cujbă Gheorghe
- Ing. Putinei Sorin
- Sociolog Ţiţe Călin Ion
- SIN
Termen redactare: 30.06.1997
Termen tipărire : 30.07.1997
- Răspund: Ing. Orac Nicolae
Ing. Cujbă Gheorghe

2.3. Colectivul pentru organizarea şi realizarea în 1997 a următoarelor:

2.3.1. Expoziţie jubiliară "105 ani de activitate a S.N. Constanţa.
2.3.2. Simpozion cu tema: Activitatea de creaţie tehnico-ştiinţifică şi realizările deosebite ale S.N.Constanţa de-a lungul celor peste 100 ani de activitate în reparaţiile şi construcţiile de nave.
2.3.3. Album foto, pliante, casetă video cu activitatea S.N.Constanţa, invitaţie de participare.
- Ing.Şef Tiron Eugen
- Ing. Putinei Sorin
- Ing. Orac Nicolae
- Ing. Safta Ion
- Ing. Cujbă Gh.
- Ing. Voinescu Iulian
- SIN
- Ing. Dumitru Nicolae
- Ing. Stan Mihai

Termen redactare materiale: 30.05.1997
Termen ptr.organizare expoziţie jubiliară şi simpozion: In săptămâna sărbătoririi jubiliare

3. Concepţia şi realizarea plăcii,insemnelor comemorative, a medaliei şi diplomei jubiliare (1892 - 1997).
- pentru concepţie : S.N.Constanţa în colaborare cu IPJ C-ţa, Tiroid(Pavilion Project)
Termen realizare concepţie: 30.12.1996
Termen realizare obiective: 30.06.1997
Răspunde: S.N.Constanţa şi colaboratorii
- Ing. Orac Nicolae
- Ing. Cujbă Gh.

4. In vederea prezentării realizărilor în decursul celor 105 ani de activitate a S.N.Constanţa precum şi popularizarea jubileului, se vor contacta organele de presă, televiziune.
Termen: începând cu data de 30.03.1997
Răspund: Ing. Orac Nicolae
Ing. Cujbă Gheorghe
Sociolog Ţiţe Călin Ion

5. Se va elabora şi transmite către conducerile tuturor colectivelor de muncă din şantier precum şi la pensionarii S.N.C-ţa o unui "cheştionar" cu tematice legată de activitatea din trecut şi contemporană pe care o cunosc şi care ar putea fi menţionată în documentele ce se elaborează (monografie S.N.C-ţa, album foto, expoziţie jubiliară etc.).
Termen transmitere: 30.08.1996
Termen ptr. primirea sugestiilor şi a propunerilor: 30.10.1996
Răspund: Ing. Orac Nicolae
Ing. Cujbă Gheorghe

6. Pentru realizarea Programului de acţiuni colectivele de lucru numite prin prezenta decizie (pct.2.2;2.3), vor avea acces în toate compartimentele funcţionale şi secţii, acestea având obligaţia să le acorde tot sprijinul în vederea realizării obiectivelor propuse.
Termen: permanent
Răspund: şefii de compartimente funcţionale,
-şefii de secţii/ateliere
SIN

7. Toate colectivele de lucru numite prin prezenta decizie vor prezenta până la data de 30.08.1996, colectivului central de coordonare şi control, modul de organizare a activităţii şi graficul detaliat de desfăşurare propus pentru finalizarea lucrărilor la temenele prevăzute în Programul de acţiuni pentru sărbătorirea în 1997 a aniversării a 105 ani de activitate a S.N.Constanţa.

Pe parcurs şi când este cazul, stadiul realizării acţiunilor va fi analizat trimestrial de colectivul central de coordonare şi control.

MANAGER GENERAL,
Ing. Daraban Aurel

Red.O.P.
C.C.
O.N.

Fig. 291d. Decizia nr. 590/19.07.1996, privind organizarea sărbătoririi în anul 1997 a celor 105 ani de activitate a S.N. C-ta.

Cuvânt înainte

Echipa managerială a Şantierului Naval S.A Constanţa , a luat iniţiativa elaborării în 1997 a acestei monografii-album pentru a consemna istoria celor mai semnificative momente care au marcat evoluţia în timp a unei întreprinderi industriale centenare ajunsă în prezent de mare anvergură, reprezentativă şi importantă pentru economia naţională.
Cercetări,călătorii şi mărturii concrete din perioada 1850-1997, parcurgând o vastă bibliografie, autorul realizează o adevărată istorie a Şantierului Naval Constanţa. Prin documentele tehnice şi istorice selecţionate, cercetate, prelucrate cu profesionalism şi redate în extensiunea cuvenită de autor, lucrarea reprezintă prima comunicare sistematizată pe toate etapele de dezvoltare a Şantierului Naval Constanta.
Prezentarea în text, a unor documente de arhivă în forma lor originală precum: schiţe, planuri, fotografii, grafice, statistici diverse precum şi anuarul 1997 cuprinzând toţi salariaţii întreprinderii, face lucrarea atrăgătoare şi uşor de lecturat.
Ea are darul, şi reuşeşte, să dovedească preocuparea, activitatea şi rezultatele de-a lungul unei perioade de peste 100 de ani, a trei generaţii de oameni vrednici, perseverenţi şi în toate etapele îndrăzneţi şi mai ales inventivi, care au îmbrăţişat această grea şi complexă dar totodată frumoasă şi pasionantă meserie de constructor naval.
Consider că, noile cercetări, ce dezvăluie în succesiune istoria vie a ascensiunii potenţialului tehnic şi uman a Şantierului Naval Constanta, de la naşterea primului atelier de reparaţii nave în 1892 şi până în zilele noastre, completează şi adâncesc cu competenţă unele date publicate anterior de puţinii istorici şi cercetători contemporani ca Valentin Ciorbea şi Stoica Lascu. În lucrările lor privind istoria portului Constanţa, precum şi a primelor ateliere de reparaţii din port, ce au constituit nucleul actualului şantier naval.
Acum, după 105 ani, de existenţă atestată documentar când cu pioşenie se recunoştinţă cinstim şi rememorăm contribuţia tuturor generaţiilor de lucrători care au clădit acest mare şantier naval. Încercăm sentimentul unor lucruri împlinite şi mari gânduri pentru ceea ce vom face în viitor. Sărbătorirea în 1997 a acestui jubileu, constituie pentru noi un moment atât de referinţă cât şi de reflecţie şi evocare a unei file din istoria şantierului.
Dacă ştafeta muncii constructive a predecesorilor noştri a putut trece şi în condiţiile nefericite ale parcurgerii celor două etape de zguduitoare confruntări mondiale, ea trebuie să-şi continue cu hotărâre drumul pe mai departe.
Realizările generaţiilor de ieri şi de azi, sunt o motivaţie în acest sens.
Oglindite prezentarea a Şantierului Naval S.A Constanţa, acum, în preajma finalului de secol 20, cu unitate specializată în construcţia şi reparaţia navelor de mare tonaj, cu o suprafaţă a teritoriului şi acvatoriului de aproximativ 70 hectare, cu numeroase capacităţi şi dotări tehnica de nivel mondial şi în continuă retehnologizare, cu o forţă de muncă de peste 4.300 salariaţi, ne oblică la obţinerea de rezultate pe măsură.
Toate faptele înaintaşilor noştri, ilustrate în filele monografiei-album de faţă, precum şi datele de referinţă ale prezentului, trebuie să ne dea optimismul abordării proiectelor noastre pentru anul 2000 şi orizontul de început al Mileniului III.
Convinşi fiind, că oamenii şi faptele lor, au scris deja o istorie de peste 100 de ani, generaţiilor de azi şi de mâine, le revine cinstea şi datoria patriotică, să dezvolte experienţa şi tradiţia acestui mare şantier naval.

Manager General
al Şantierului Naval S.A Constanta
ing. Aurel Darabăn

24 oct. 1997

Fig. 292d. „Cuvânt înainte”, semnat la data de 24 oct. 1997 de Ing. A. Daraban, Manager G-ral al S.N. C-ta SA în Monografia-album „S.N. Constanţa, 105 ani de activitate”. *Notă:* datorită crizelor, editarea monografiei a fost amânată.

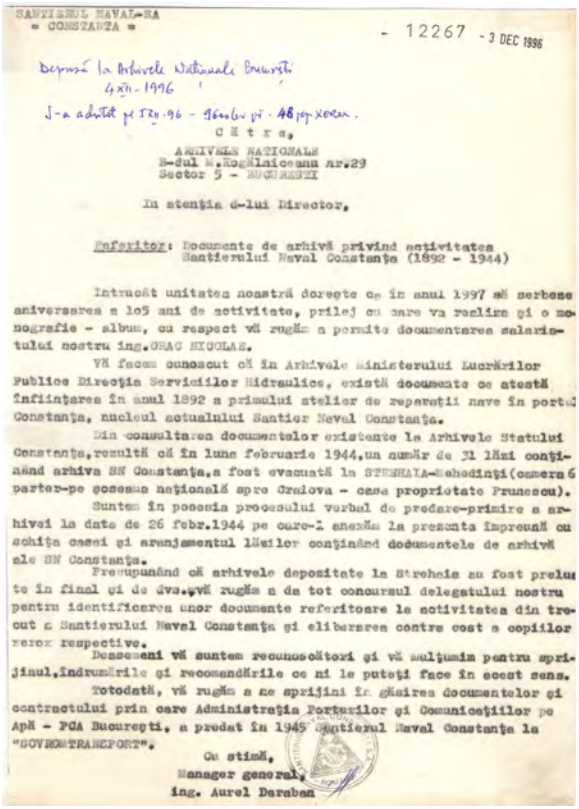
În pragul aniversării celor 105 ani ai S.N.C.

RENDEZ-VOUS CU GENERAŢIILE DE DIRECTORI

Sâmbătă, 28 decembrie, Şantierul Naval Constanţa a găzduit o reuniune deosebită, tradiţională. Pentru a doua oară, generaţiile de directori şi şefi de servicii şi-au dat întâlnire la sfârşit de an. Au răspuns invitaţiei domnii Dumitru Fulonea (director general în perioada 1965-1981), Gheorghe Dimoiu (1981-1990), Adrian Sabău (1990-1993), Mitică Rusen (1993-1994), Ion Dinu (1994), Gheorghe Codreanu, Ion Bârcă, Ion Baschinov, Gabriel Cinatti, Gheorghe Voinescu, Iulian Voinescu, Nicolae Orac, Dumitru Muhuleţ, Ion Musat. Din partea actualei conduceri, şi-au îndeplinit obligaţiile de gazdă domnii Aurel Dărăban (manager general din martie 1995), Paul Hărţescu, Matei Nicolae, Alexandru Stoian, Mihai Zdru ş.a.m.d.
Întâlnirea directorilor şi şefilor de servicii din ultimii 33 de ani a avut numeroase momente emoţionante. N-au lipsit evocările din trecut, glumele şi declaraţiile jubilare: „Sufletul nostru a rămas aici. Am urmărit şi necazurile, şi bucuriile şantierului. Ne-am bucurat de succesele sale” (Dumitru Fulonea), „Am luptat pentru unitatea colectivului. Fără unitate, actuala echipă managerială nu ar fi putut depăşi momentele critice din existenţa şantierului” (Alexandru Stoian). S-au făcut şi sugestii: „Pentru S.N.C. a-ţi rămas atât cele decât cea a privatizării totale. Nu trebuie să se întâmple cu apă chiară că poate rămâne şantier de stat. Dacă nu vrea să rămână la chiriemul autorităţilor politice. În umătoarele 6 luni trebuie să se privatizeze” (Gheorghe Dimoiu). S-au prezentat şi oferte de... servicii. Dl. Dimoiu a propus realizarea unei echipe de specialişti, din toate timpurile, care să pună la punct o strategie de dezvoltare a şantierului.
Rendez-vous-ul generaţiilor de directori s-a terminat în jurul mesei, la o cupă de şampanie. Trebuie amintit faptul că această întâlnire s-a desfăşurat în pragul unui an aniversar. În 1997, Şantierul Naval Constanţa va sărbători 105 ani de existenţă, ce pregătiri au început deja. Va fi un an plin de momente festive, dintre care se disting: lansarea la apă a mineralierului de 172.000 tdw „Comanda 507” şi editarea monografiei S.N.C.

Ion ŢIŢA-CĂLIN

Fig. 290d. Articol publicat în „Cuget Liber”/ 30 dec. 1996 de Ion Ţiţa Călin, participant la întâlnirea cu Directorii şi Şefii de Servicii de la S.N. C-ta, din data de 28 dec. 1996.



SANTIERUL NAVAL-SA
= CONSTANŢA =

- 12267 - 3 DEC 1996

Depusă la Arhivele Naţionale Bucureşti
4 XII - 1996

I-a adăugat pe 5 XII.96 - 96 file şi 48 pag xerox.

C ă t r e,

ARHIVELE NAŢIONALE
B-dul M.Kogălniceanu Nr.29
Sector 5 - BUCUREŞTI

În atenţia d-lui Director,

Referitor: Documente de arhivă privind activitatea Şantierului Naval Constanţa (1892 - 1944)

Întrucât unitatea noastră doreşte ca în anul 1997 să serbeze aniversarea a 105 ani de activitate, prilej cu care va realiza şi o monografie - album, cu respect vă rugăm a permite documentarea salariaţilor noştri ing.ORAC NICOLAE.

Vă facem cunoscut că în Arhivele Ministerului Lucrărilor Publice Direcţia Serviciilor Hidraulice, există documente ce atestă înfiinţarea în anul 1892 a primului atelier de reparaţii nave în portul Constanţa, nucleul actualului Şantier Naval Constanţa.

Din consultarea documentelor existente la Arhivele Statului Constanţa, rezultă că în luna februarie 1944, un număr de 21 lăzi conţinând arhiva ŞN Constanţa, a fost evacuată la STREHAIA-Hunedoara (camera 6 parter-pe şoseaua naţională spre Craiova - casa proprietate Prunescu).

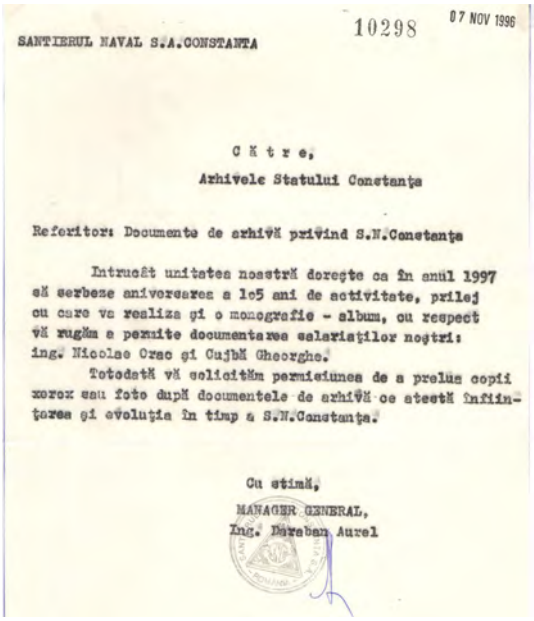
Suntem în posesia procesului verbal de predare-primire a arhivei la data de 26 febr.1944 pe care-l anexăm la prezenta împreună cu schiţa casei şi aranjamentul lăzilor conţinând documentele de arhivă ale ŞN Constanţa.

Presupunând că arhivele depozitate la Strehaia au fost preluate în final şi de dvs., vă rugăm a da tot concursul delegatului nostru pentru identificarea unor documente referitoare la activitatea din trecut a Şantierului Naval Constanţa şi eliberarea contra cost a copiilor xerox respective.

Dosebeni vă suntem recunoscători şi vă mulţumim pentru sprijinul, îndrumările şi recomandările ce ni le puteţi face în acest sens.

Totodată, vă rugăm a ne sprijini în găsirea documentelor şi contractului prin care Administraţia Porturilor şi Comunicaţiilor pe Apă - PDA Bucureşti, a predat în 1945 Şantierul Naval Constanţa la "SOVROMTRANSPORT".

Cu stimă,
Manager general,
ing. Aurel Daraban



10298 07 NOV 1996

SANTIERUL NAVAL S.A.CONSTANŢA

C ă t r e,

Arhivele Statului Constanţa

Referitor: Documente de arhivă privind S.N.Constanţa

Întrucât unitatea noastră doreşte ca în anul 1997 să serbeze aniversarea a 105 ani de activitate, prilej cu care va realiza şi o monografie - album, cu respect vă rugăm a permite documentarea salariaţilor noştri: ing. Nicolae Orac şi Cujbă Gheorghe.

Totodată vă solicităm permisiunea de a prelua copii xerox sau foto după documentele de arhivă ce atestă înfiinţarea şi evoluţia în timp a S.N.Constanţa.

Cu stimă,
MANAGER GENERAL,
Ing. Daraban Aurel

SANTIERUL NAVAL CONSTANTA S.A.
1892 - 1997

Phone: 00-40-41-614865
Fax: 00-40-41-611651
Telex: 14226 snc r

105 ani de existenta atestata documentar

Infiintat in anul 1892, Santierul Naval Constanta este o unitate reprezentativa a industriei constructiilor de nave din Romania si cel mai mare santier constructor de nave maritime din bazinul Marii Negre.

Avand o suprafata de aprox. 70 ha., numeroase dotari tehnice de nivel mondial, un capital social ce depaseste 172 miliarde lei si peste 4.300 salariati, Santierul Naval Constanta asigura in prezent constructia si reparatia navelor maritime de orice tip pana la capacitatea de 200.000 tdw.

Din anul 1975, cand a fost livrata prima nava de mare tonaj - mineralierul "TOMIS" de 55.000 tdw - si pana in prezent, Santierul Naval Constanta a construit nave reprezentand cca. 3.5 milioane tdw, adica mai mult de jumatate din tonajul total al flotei comerciale romanesti, respectiv cargouri de 1.920 tdw, ferry-boats de 12.000 tdw, mineraliere de 55.000 - 170.000 tdw, tancuri petroliere de 85.000 - 150.000 tdw, barje, dragi, docuri plutitoare, care au fost livrate flotei nationale si la export.

Santierul Naval Constanta asigura in prezent urmatoarele servicii si facilitati : reparatii corp, mecanice, electrice, tubulaturi, amenajari, curatire si vopsire mecanizata, conversii si reconditionari; dispune de docuri uscate si plutitoare, linie automata de sudare ESAB, macarale de 16 - 480 tf, instalatie de taiere cu plasma, retele de aer comprimat, acetilena si 2.500 m cheu de armare.

MANAGER GENERAL

ing. Aurel Daraban

Fig. 293d. S.N. Constanţa S.A., istorie sumară la aniversarea a 105 ani de activitate (1892 – 1997): capacităţile de producţie din 1997 şi realizările în construcţiile şi reparaţiile de nave.

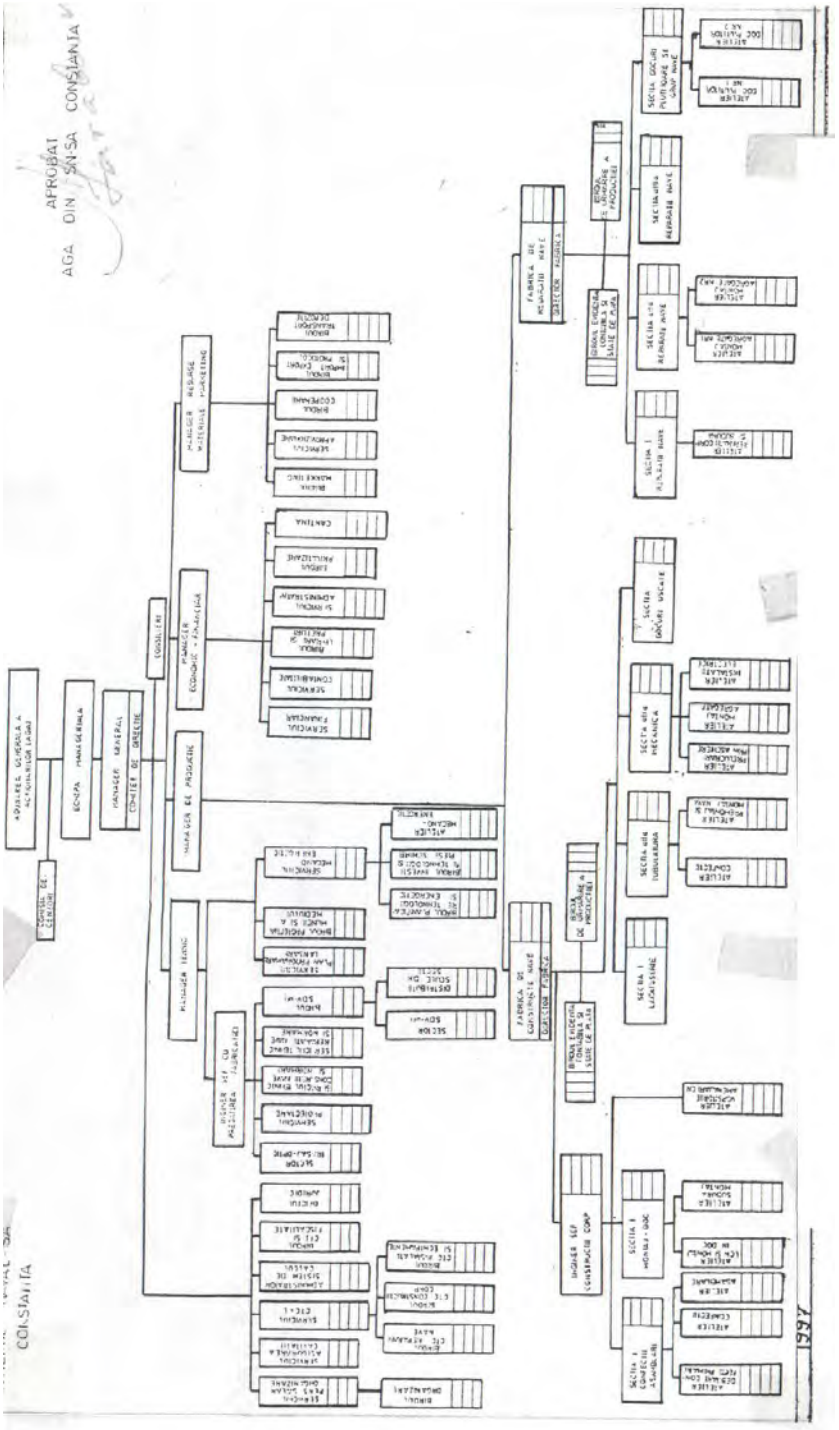


Fig. 294d. Organigrama S.N. Constanța în 1997, aprobată de A.G.A. și semnată de Ing. A. Daraban, Manager G-ral.

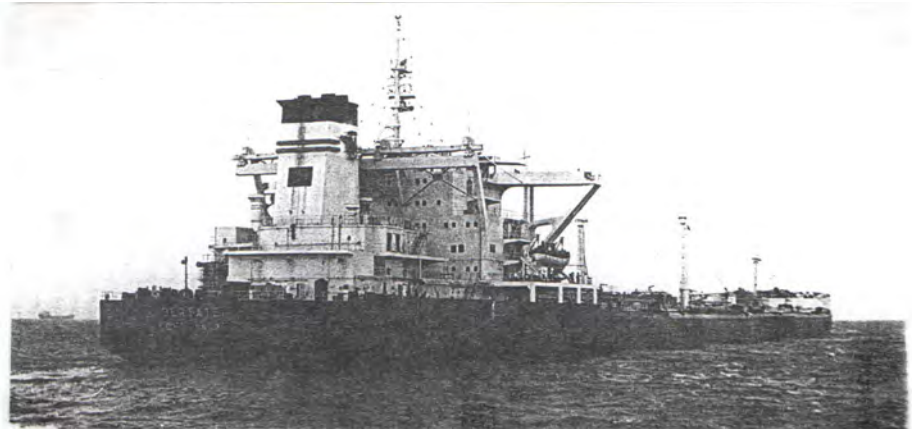


Fig. 285f. Foto: Petrolierul de 150.000 tdw nr. 3 „Libertatea”, livrat de S.N. C-ta în 1981, la Navlomar C-ta. După 10 ani de exploatare, în 1991, proprietarul „Uzin Import-Export” a părăsit nava care timp de 5 ani, lăsată în cimitirul de nave, nesupravegheată, a fost grav avariată de furtuni, care i-au provocat spargeri și deformații pe zone întinse. Epava navei a fost cumpărată în dec. 1995 de Compania „Histria Group ” condusă de CLC. Gh. Bosanceanu și în luna martie 1996 a fost adusă la S.N. C-ta SA pentru reparații capitale.

Fig. 286f. Foto: Nava „Histria Prestige” de 150.000 tdw (fosta „Libertatea”, reparată capital la S.N. C-ta). Reparația capitală a petrolierului de 150.000 tdw „Libertatea” a constat, în principal, în curățarea tancurilor, înlocuirea a cca. 7.000 mp tablă și osatură la corp, în zona avariată, sablarea și vopsirea, reparația capitală a motorului principal, înlocuirea celor 3 diesel generatoare, echiparea cu noi instalații de spălare a tancurilor de marfă, modernizarea instalațiilor de comunicații și radare etc. Reparația a fost, terminată la sfârșitul lunii febr. 1997 și a costat cca. 3 milioane $. La 1 martie 1997 nava a fost dată în exploatare fiind destinată aducerii de țiței din Rusia, Ucraina și Egipt pentru Rafinăria „Petromidia”. Caracteristicile navei „Histria Prestige”: L = 304 m, B = 46 m, H = 22 m, motor principal 22.000 kW, V = 14 Nd. (Fotografia navei de 150.000 tdw „Histria Prestige” a fost publicată în ziarul „Cuget Liber”/3 martie 1997).

Managerul general, Ing. A. Daraban, a informat pe participanți că Șantierul Naval SA Constanța a rămas unicul din Europa care construiește nave mai mari de 120.000 tdw și a felicitat colectivul de navaliști constănțeni, mulțumindu-le pentru efortul depus la realizarea acestei nave pentru export.

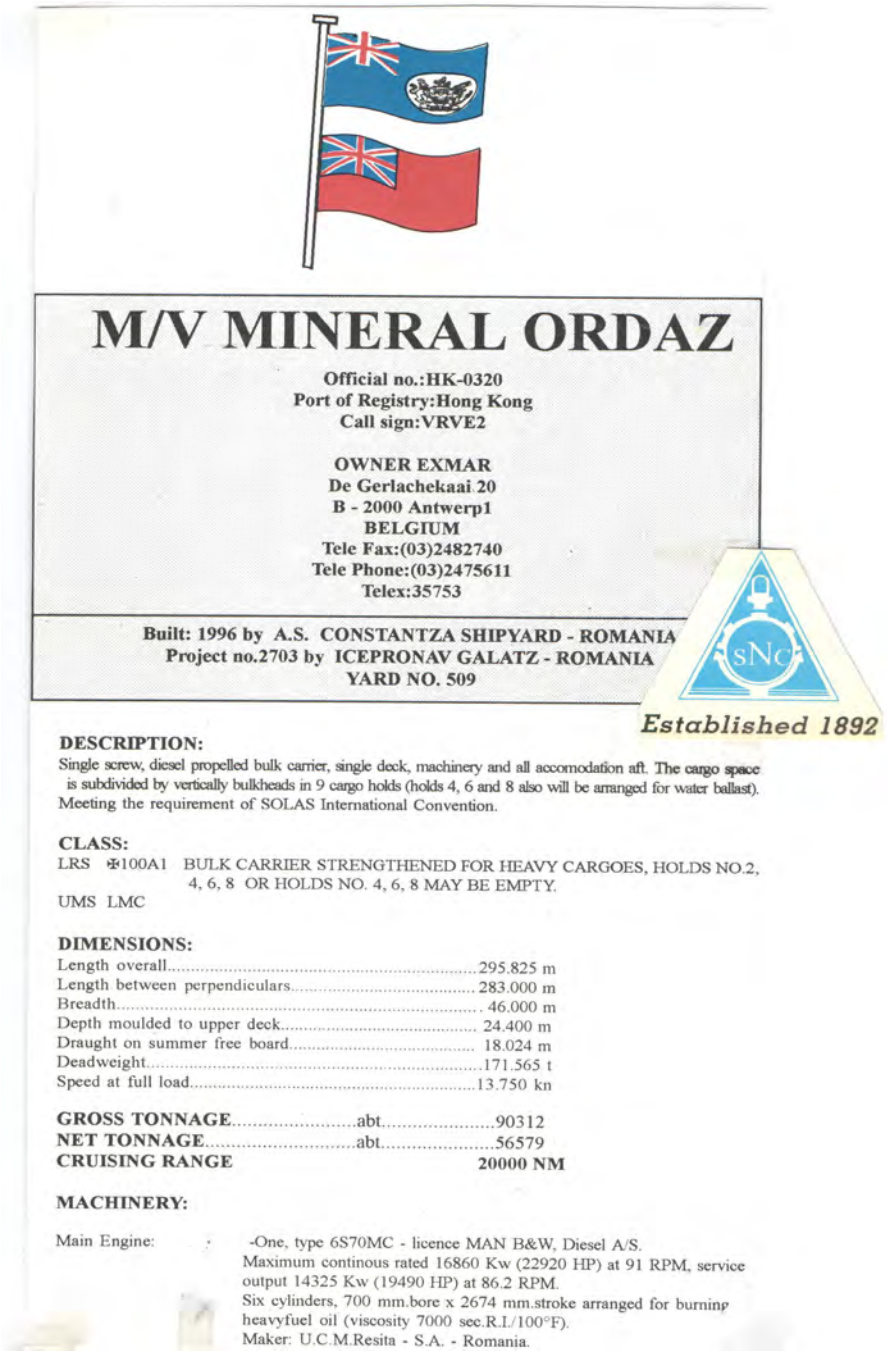
După 3,5 luni de armare la chei, la data de 13 august 1996, mineralierul de 172.000 tdw „Mineral Ordaz" a plecat în probele de recepție pe mare. La bordul navei au fost prezenți directorul firmei belgiene „Exmar", D-l Janssens însoțit de specialiștii firmei, inspectorii Lloyd's Register of Shipping, specialiștii de la U.C.M. Reșița (furnizorul motorului principal, prototip, licență „MAN-B&W", Copenhaga) împreună cu specialiștii licențiatorului motorului principal și 15 specialiști de la firmele care au furnizat echipamentele navei. Din partea Șantierului Naval SA Constanța, probele de recepție pe mare au fost coordonate de **Ing. Al. Stoian**, manager de producție.

Mineralierul de 172.000 tdw „Mineral Ordaz" a executat probele de recepție pe mare în perioada 14-19 august 1996 (vezi 280f, 281f, 282f, 283f, 286d, 288 d). Datele tehnice ale navei „Mineral Ordaz" sunt prezentate în documentele anexate 285d și 287d.

Rezultatele probelor efectuate în cele 5 zile de marș au dovedit că echipamentele montate pe nava **„Mineral Ordaz"** sunt de primă calitate (aceleași aprecieri și pentru motorul principal prototip, executat la U.C.M. Reșița). Comandantul navei în probele pe mare, **Traian Băsescu**, a acordat navei „Mineral Ordaz" calificativul **„navă de top"**.

După probele de mare, la data de 24 august 1996, s-a organizat ceremonia de botez a navei „Mineral Ordaz", prilej cu care pe puntea principală s-a organizat un cocktail la care managerul general al șantierului, D-l Ing. A. Daraban, a invitat pe toți foștii directori ai S. N. Constanța. Au fost prezenți delegați ai beneficiarului extern, ai conducerii locale a F.P.S. și prefectură, specialiști din domeniul naval precum **Ing. Gh. Catrinescu** și alții. Și subsemnatul am participat ca invitat la acest cocktail la care s-a discutat mult de dotarea și performanțele navei de 172.000 tdw „Mineral Ordaz", realizare de excepție a Șantierului Naval SA Constanța. Cu acest prilej, fotograful **M. Șerbănescu** a realizat pe puntea navei o fotografie istorică, în care apar în ordine 5 foști directori generali ai șantierului din ultimii 33 de ani, alături de managerul în funcție, Ing. A. Daraban (vezi 289d, 284f). Recunoaștem în fotografie pe următorii: Ing. D. Fuiorea, Ing. Gh. Dimoiu, Ing. A. Sabău, Ec. I. Dinu, Menrik Fleischer (norvegian) și „gazda", Ing. A. Daraban. A lipsit motivat de la această întâlnire Ing. M. Rusen, fost director general al Șantierului Naval SA Constanța în perioada 1993 – 1994.

La data de 29 noiembrie 1996, la Șantierul Naval SA Constanța a avut loc festivitatea de livrare a mineralierului **de 172.000 tdw „Mineral Ordaz"** la firma „**Exmar" (Belgia).**



M/V MINERAL ORDAZ

Official no.:HK-0320
Port of Registry:Hong Kong
Call sign:VRVE2

OWNER EXMAR
De Gerlachekaai 20
B - 2000 Antwerp1
BELGIUM
Tele Fax:(03)2482740
Tele Phone:(03)2475611
Telex:35753

Built: 1996 by A.S. CONSTANTZA SHIPYARD - ROMANIA
Project no.2703 by ICEPRONAV GALATZ - ROMANIA
YARD NO. 509

SNC
Established 1892

DESCRIPTION:
Single screw, diesel propelled bulk carrier, single deck, machinery and all accomodation aft. The cargo space is subdivided by vertically bulkheads in 9 cargo holds (holds 4, 6 and 8 also will be arranged for water ballast). Meeting the requirement of SOLAS International Convention.

CLASS:
LRS ✠100A1 BULK CARRIER STRENGTHENED FOR HEAVY CARGOES, HOLDS NO.2, 4, 6, 8 OR HOLDS NO. 4, 6, 8 MAY BE EMPTY.
UMS LMC

DIMENSIONS:

Length overall	295.825 m
Length between perpendiculars	283.000 m
Breadth	46.000 m
Depth moulded to upper deck	24.400 m
Draught on summer free board	18.024 m
Deadweight	171.565 t
Speed at full load	13.750 kn

GROSS TONNAGE ..... abt 90312
NET TONNAGE ..... abt 56579
CRUISING RANGE **20000 NM**

MACHINERY:

Main Engine: -One, type 6S70MC - licence MAN B&W, Diesel A/S.
Maximum continous rated 16860 Kw (22920 HP) at 91 RPM, service output 14325 Kw (19490 HP) at 86.2 RPM.
Six cylinders, 700 mm.bore x 2674 mm.stroke arranged for burning heavyfuel oil (viscosity 7000 sec.R.I./100°F).
Maker: U.C.M.Resita - S.A. - Romania.

Fig. 285d. Fişa de date a navei „Mineral Ordaz”
(constructor, armator, dimensiuni principale, motor pr. etc.).

Fig. 286d și 280f. Felicitarea constructorilor de nave constănțeni, trimisă de Ziua Marinei Române către marinarii români, Companiile de Navigație și Marinei Militare a României (din „Cuget Liber”/15.08.1996).

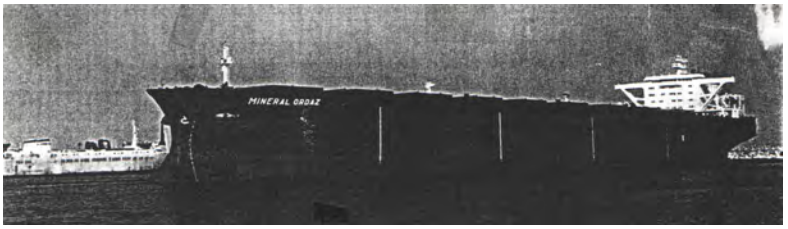


Fig. 281f. „Mineral Ordaz” a efectuat probele de recepție pe mare în perioada 14-19 august 1996 (fotografie publicată în ziarul „Cuget Liber”/15 august 1996).

Fig. 282f. Fotografie de grup pe puntea de comandă a mineralierului de 172.000 tdw „Mineral Ordaz” în timpul probelor pe mare (15 august 1996). Recunoaștem în fotografie pe următorii: Ing. Al. Stoian, Director de Producție la S.N. C-ta SA (în picioare), în extrema dreaptă a fotografiei. În rândul de jos, de la stânga la dreapta, Ing. M. Cornea, Ing. E. Bedighian de la S.N. C-ta SA și Traian Băsescu, Cdt. probe.

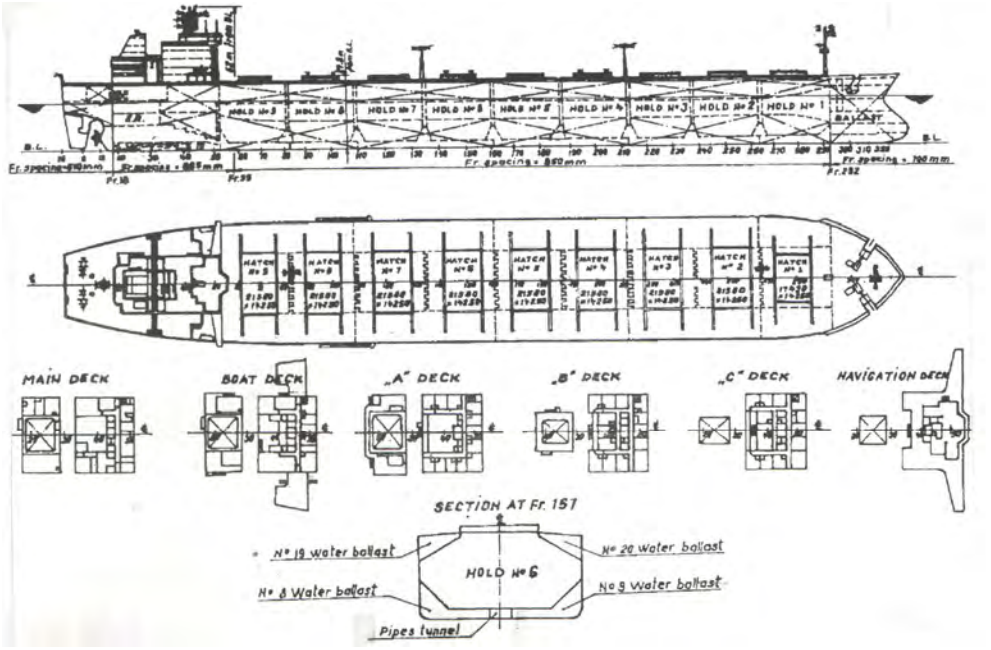


Fig. 287d. Planul de construcție și compartimentaj al navei de 172.000 tdw „Mineral Ordaz", export Belgia.

Fig. 288d și 283f. Extras din textul articolului (autor Ion Tița Călin) și fotografii publicate în ziarul „Cuget Liber"/19 august 1996, la întoarcerea din probele de mare a navei „Mineral Ordaz", cuprinzând și declarațiile Comandantului Traian Băsescu, privind calitățile acestei nave („Mineral Ordaz" este o navă de top!).

Traian Băsescu declară:

„«MINERAL ORDAZ» ESTE O NAVĂ DE TOP!"

Sâmbătă, la ora 19, după un voiaj de 5 zile, în cadrul probelor de mare, nava „Mineral Ordaz", colosul de 172.000 tdw construit de S.N.C., a acostat în dana C1-C2. Alături de managerii și specialiștii Șantierului Naval Constanța, care au venit în întâmpinarea mineralierului, s-au aflat și reporterii de la „CUGET LIBER", curioși să afle cum s-au finalizat probele de mare. Imediat ce a fost coborâtă scara de acces, am urcat la bord, unde l-am luat în primire pe comandantul navei.

- D-le Traian Băsescu, iată-vă din nou la comanda unei nave.

Oferta pe care mi-a făcut-o conducerea șantierului, de a fi comandant de probe pe nava de 172.000 tdw „Mineral Ordaz", m-a onorat. Sper că șantierul, la rândul său, este extrem de mulțumit de performanțele mele și ale navei, în timpul probelor de mare.

- Am înțeles că ați călărit nava de au luat-o toți dracii, că ați supus-o la toate chinurile...

- Am vrut să fiu convins că este o navă de top. Eu sunt deosebit de exigent. Dacă vă aduceți aminte, adesea am criticat calitatea construcțiilor navale românești. Înainte de a începe probele de mare, am văzut că pe această navă sunt echipamente de primă calitate și atunci am avut pretenția să le văd și în probele de mare, ca fiind, într-adevăr; echipamente de primă calitate. Și au corespuns.

- Cum s-a comportat motorul, având în vedere faptul că avem de-a face cu o premieră?

- Într-adevăr, este vorba de primul motor „Burgmeister", realizat sub licență la Reșița, un motor de excepție, care a corespuns tuturor probelor la care a fost supus. Și trebuie arătat că a fost supus la probe la care viața de zi cu zi a navei nu-l va supune niciodată. Deci, motorul principal a făcut față unor teste care depășesc ceea ce se poate întâmpla în condițiile normale de exploatare.

Ion TIȚA-CĂLIN

Mineral Ordaz" s-a întors din probele de mare.

ȘANTIERUL NAVAL s/a CONSTANȚA

Dlui: ORAC NICOLAE

Invitație

- *Cu deosebită plăcere ne exprimăm dorința de a vă avea printre noi la "Ceremonia Numelui" navei "MINERAL ORDAZ", ce va avea loc pe data de 24 august 1996, ora 13[00] la bordul mineralierului aflat în Șantierul Naval.*
- *Nașa va fi doamna Rosa de Chavarri.*

ISTORIA S.N.C., ÎNTR-O FOTOGRAFIE

perioada 1990-1993. Mandatul său corespunde momentului unor schimbări profunde a prospectării unor noi piețe, dar și declanșării crizei manageriale în șantier. I-au urmat la conducere dl. Mitică Rusen (1993-1994) - absent din imagine - și dl. Ion Dinu (câteva luni din 1994) - al treilea din stânga. Apoi - cu sprijinul unor forțe obscure din F.P.S. și Ministerul Industriilor - conducerea șantierului i-a fost predată d-lui Menrik Fleischer, patronul unei firme norvegiene de brokeraj (al doilea din stânga). În cele patru luni de zile cât a condus șantierul (octomnie 1994 - începutul lui februarie 1995), el n-a reușit să demonstreze că managementul străin este o soluție bună pentru S.N.C.! Dimpotrivă. Ultimul din stânga este dl. Aurel Dărăban, actualul manager general al șantierului. Împreună cu o echipă matură de profesionisti, el a preluat conducerea în februarie 1995, reușind să stopeze căderea liberă a unității și să repună producția de nave pe picioare. Sub managementul său, S.N.C. a atins adevărate recorduri de calitate, mineralierele de 172.000 tdw „Saldanha" și „Mineral Ordaz" fiind apreciate, la superlativ, de beneficiarii străini („Satmarine", din Africa de Sud, și „Exmar", din Belgia).

Să mai precizăm faptul că fotografia a fost realizată la bordul navei „Mineral Ordaz", în ziua de 24 august, de colegul nostru Mihail Serbănescu (fotografia din pag. 1).

Fotografia alăturată are valoare de document istoric. În ea este prezentă istoria managementului Șantierului Naval Constanța, din ultimii 33 ani. Cu o singură absență, în imagine sunt prezenți toți directorii generali ai celui mai mare șantier naval al țării, începând cu anul 1963. Primul din dreapta este dl. Dumitru Fuiorea. El a jucat rolul de pionier, de deschizător de drumuri în industria navală a României. Sub conducerea sa, S.N.C. a trecut, în pe da 1963-1972, de la reparații la construcții navale, prin realizarea unor ambarcațiuni mici (salupe, pontoane-dormitor, remorchere, șlepuri etc.). El a susținut ideea transformării S.N.C. în șantier pentru construcția navelor de mare tonaj, reușind să-l convingă pe Nicolae Ceaușescu să aprobe acest proiect. Astfel că, în 1975, în docul uscat de la Constanța, se lansa primul mineralier de 55.000 tdw - „Tomis", iar în 1977, prima navă de 150.000 tdw, petrolierul „Independența". Vreme de aproape 10 ani, din 1981 până în 1990, conducerea Șantierului Naval i-a revenit d-lui Gheorghe Dimoiu (al doilea din dreapta, în imagine). Istoria construcțiilor navale din România va reține, în dreptul său, meritul de a fi triplat productivitatea celui mai mare șantier naval din Europa de Est și de a fi triplat tonajul flotei românești. Al treilea din dreapta este dl. Adrian Sabău - director în

Ion TIȚA-CĂLIN
Foto: Mihail ȘERBĂNESCU

(Continuare în pag. 7)

Fig. 289d și 284f. Fotografie de grup a directorilor S.N. Constanța în perioada 1963 – 1996, făcută în ziua de 24 august 1996, pe puntea mineralierului de 172.000 tdw „Mineral Ordaz" (export Belgia). Începând din stânga fotografiei, recunoaștem pe Ing. D. Fuiorea, Director (1963 – 1981), Ing. Gh. Dimoiu, Director (1981 – 1990), Ing. A. Sabău, Director (1990 – 1993), Ec. I. Dinu, Director (câteva luni în 1994), Menrik Fleischer, Director (oct. 1994 – febr. 1995) și Ing. A. Daraban, Director (1995 – 1998). Din fotografe lipsește Ing. M. Rusen, Director (1993 – 1994). (Textul și fotografia au fost publicate în ziarul „Cuget Liber"/30 august 1996).

Semnarea actului de vânzare-cumpărare dintre șantierul naval și firma belgiană „Exmar" s-a făcut în prezența reprezentanților băncilor „Unicredit" (Franța), „Chase Manhattan Bank" (București) și „Bancorex".

În continuare, șantierul s-a mobilizat pentru recuperarea întârzierilor de la comanda internă 507, angajată tot la export, crescând ritmul de montaj în doc, astfel că la sfârșitul anului 1996 nava era montată în volum de 70%.

Trebuie să remarcăm rezultatele echipelor manageriale profesionaliste românești care au condus activitatea Șantierului Naval SA Constanța în anii 1990 – 1994 și 1995 – 1997, menționând aportul hotărâtor al inginerilor A. Sabău, G. Vizireanu, M. Rusen, A. Daraban, P. Hârțescu, Al. Stoian, N. Matei, M. Zdru, E. Tiron, N. Chitic, S. Putinei, I. Safta, M. Stan, E. Beli, E. Bedighian, C. Cusi, C. Dinicica, Al. Dinu, N. Cosma, T. Tănase, D. Teodorescu, N. Dumitru, V. Felea, I. Satrapelea, C. Trofin, V. Bucur, F. Oprea, V. Daghie, N. Ionescu, G. Simatiuc, S. Rotar, Gh. Vlad, I. Voineagu, M. Cornea, Gh. Cujba, V. Stoian, E. Alexandrescu, M. Stan, C. Ibram și mulți alții, subinginerii: T. Gavan, R. Savoiu, M. Tureac, M. Tomescu, M. Spătaru și G. Costea economiștii: C. Mega, N. Bădăluță, M. Voicu, C. Matei și E. Crangus, care, pe funcțiile de răspundere exercitate, fie de Manager, Șef de Fabrică, Șef de Serviciu sau Șef de Secție, au contribuit la livrarea la export, într-o perioadă grea a tranziției (1990 – 1997) a **6 nave de mare tonaj** (petrolierul de 150.000 tdw „Black Eagle II", petrolierul de 85.000 tdw „Lira" și mineralierele de 165.000 tdw **„22 decembrie 1989"**, **„Ferosa", „Saldahna"** și **„Mineral Ordaz"**, ultimele 3 atingând recorduri de calitate apreciate de beneficiarii străini).

În vara anului 1996, Comitetul de Direcție al S. N. Constanța, condus de Managerul General **Ing. A. Daraban**, a dat decizia nr. 590/19.07.1996 prin care stabilea programul de acțiuni pentru aniversarea în anul 1997 a 105 ani de activitate a șantierului (vezi 290d).

Ziarul „Cuget Liber"/30 dec. 1996 a publicat articolul „Rendez-vous cu generațiile de directori, în pragul aniversării celor 105 ani ai S. N. C." (vezi 292d).

Managerul General, **Ing. A. Daraban** a semnat și **„Cuvânt înainte"** pentru monografia șantierului (vezi 291d) ce urma să fie publicată, dar evoluția politică și declanșarea puternicei crize financiare au dereglat serios activitatea de producție a șantierului iar serbarea aniversării a fost amânată pentru anii următori.

Avându-se în vedere bunele rezultate economice înregistrate la Șantierul Naval SA Constanța, care a livrat la export 2 nave de mare tonaj, drept recunoaștere a profesionalismului său, la data de 15 febr. 1997, **Ing. A. Daraban**, **Managerul G-ral al Șantierului Naval SA Constanța**, a fost ales în unanimitate, în funcția de **Președinte al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave din România** (vezi 295d). Director executiv al **ANCONAV** a fost ales **Ing. Gh. Catrinescu**, unul dintre veteranii specialiști ai industriei navale din România, la data alegerii acesta deținând funcția de Manager G-ral al „Navexim" Galați.

- Dl. Aurel Dărăban este noul președinte al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave din România! -

În zilele de 14 și 15 februarie, la Galați, s-a desfășurat adunarea generală de alegeri a Asociației Naționale a Constructorilor de Nave din România - „ANCONAV". După cum se știe, la această dată, asociația cuprinde un număr de 16 membri (șantiere navale de la Dunăre și Marea Neagră, unități producătoare de echipamente și subansamble pentru industria navală, companii de import-export nave și institutul de cercetări din acest domeniu - ICEPRONAV). Reuniunea s-a desfășurat în prima zi la S.N. Galați, iar în cea de-a doua zi, la Prefectura Galați. Printre invitați s-au numărat directori din cadrul unor mari companii de navigație („Petromin", „Navrom", „Romline", „Tanker Ship Management" etc.), conducerile asociațiilor naționale ale companiilor de navigație maritimă și fluvială, dl. Ștefan Naumof - director general în Ministerul Transporturilor, reprezentanți ai Registrului Naval Român și F.P.S., deputați și reprezentanți ai unor partide politice. Interesul deosebit pe care l-a stârnit această importantă reuniune s-a materializat și în prezența președintelui P.N.L., dl. Mircea Ionescu Quintus, și a vicepreședintelui Viorel Cataramă.

În cadrul reuniunii, s-a subliniat faptul că cei 30.000 de navaliști din industria navală au realizat, în 1996, o producție de export în valoare de 160 milioane dolari. În prezent, se află în derulare comenzi pentru construcția unor nave pentru diferiți parteneri externi, a căror valoare se ridică la 260 milioane dolari. Mai mult decât atât, se află în finalizare acțiuni de marketing pentru un portofoliu de comenzi de construcții noi, pentru export, de circa 350-400 milioane dolari. Aceste cifre spun deosebit de mult despre capacitatea industriei navale românești de a renaște și de a se transforma în locomotiva industriei naționale.

Participanții la reuniune au dezbătut problema stabilirii unei strategii comune pentru dezvoltarea exportului românesc de nave, pentru promovarea unei legislații propice realizării de produse complexe, cu ciclu lung de fabricație.

Cu unanimitate de voturi, adunarea generală l-a ales pe dl. Aurel Dărăban - managerul general al Șantierului Naval Constanța - în funcția de președinte al „ANCONAV". Director executiv al asociației a fost ales dl. Gheorghe Catrinescu, managerul general al „Navexim" Galați. Interesant este faptul că această alegere - care echivalează cu o înaltă recunoaștere a profesionalismului d-lui Dărăban - coincide cu anul aniversării celor 105 ani de existență a Șantierului Naval Constanța.

La reuniunea de la Galați au participat și managerii Companiei mixte româno-coreene „Daewoo - Mangalia Heavy Industries 2", în frunte cu dl. Wan-Chul Suh, președintele acesteia. Ei și-au prezentat cererea de admitere în „ANCONAV", solicitarea fiind acceptată. Interesant este faptul că la recepția oferită la sfârșitul reuniunii, d-nii Aurel Dărăban și Wan-Chul Suh au stat alături, la aceeași masă, și au discutat despre posibilitățile de colaborare pe viitor.

Ion TIȚA-CĂLIN

Fig. 295d. La 15 febr. 1997 Ing. A. Daraban, Managerul G-ral al S.N. C-ta SA, a fost ales Președinte al ANCONAV (Asociația Națională a Constructorilor de Nave din România/Detalii prezentate în articolul anexat, publicat în Ziarul „Cuget Liber"/17 febr. 1997).

Fig. 289f. 19 febr. 1998. La S.N. C-ta s-a lansat la apă primul portcontainer de 1.078 TEU (corp și suprastructură saturate 75%), contractat cu firma Ferrostaal din Germania. Armarea navei cu mașinile și agregatele principale s-a făcut la Hamburg. Dimensiunile navei: L = 146,3 m, B = 22,7 m, H = 11,2 m, pescaj 7,4 m (Fotografia a fost publicată în „Cuget Liber"/20.02.1998).

Fig. 290f. Fotografie publicată în ziarul „Cuget Liber"/7 iulie 1998. De la S.N. C-ta, pleacă la remorca în Germania cel de al 2-lea corp de portcontainer de 1078 TEU botezat „Stadt Berlin".

Fig. 291f. Fotografie publicată în ziarul „Cuget Liber"/22 dec. 1998. În ziua de 21 dec. 1998, la S.N. C-ta SA, a fost botezată nava în execuție completă, portcontainerul de 1.078 TEU „Stadt Duseldorf". Caracteristicile portcontainerului de 1.078 TEU „Sladt Duseldorf": L = 146,3 m, B = 22,7 m, H = 11,2 m, motor pr. MANB&W de 13.233 BHP, viteza navei, 22 Nd.

La sfârșitul anului 1996, în România s-au produs noi schimbări politice care au dereglat și mai mult buna activitate de producție a Șantierului Naval SA Constanța. Datorită valorii ridicate a patrimoniului șantierului și **datoriilor de 666 miliarde lei** din care cea mai mare parte față de F.P.S., creștin-democrații locali vizau privatizarea șantierului naval prin spargerea acestuia în bucăți (cheiuri, bazine, docuri plutitoare și uscate, hale etc.) și vinderea acestora (probabil la sub preț) la clienții politici. Planurile lor dezastroase au eșuat neputând păcăli structurile de conducere din șantier, neaservite politic și opinia presei locale exercitată de d-l **Ion Tița Călin.**

Începând cu anul 1997, datorită condițiilor impuse de sistemul bancar românesc, șantierul nu a mai putut obține credite pentru finanțarea producției cu ciclu lung de fabricație (pentru construcția de nave mari), fiind nevoit să se reprofileze pe construcția de nave mici. Astfel, Șantierul Naval SA Constanța a contractat cu firma germană **„Ferrostaal" construcția a 4 nave portcontainer de 1.078 TEU**, la primele 2 nave urmând să fie livrat numai corpul și suprastructura cu saturarea de 75% iar ultimele 2 ca nave complet echipate. Șantierul, nemaiprimind credite bancare, s-a organizat și a finanțat aceste construcții din unica sursă, veniturile realizate la activitatea de reparații nave.

În 1997 dobânzile au urcat până la 200% ajungându-se la situația aberantă ca aproximativ 50% din costul de producție al navelor să-l reprezinte dobânzile și penalizările. Pentru că **„Bancorex" nu a acordat șantierului garanții bancare**, solicitate pentru finanțarea motorului principal ce trebuia montat pe mineralierul de 172.000 tdw (comanda 507 pentru export), la această navă s-au creat întârzieri care au periclitat serios contractul cu „Exmar", Belgia. La data de **14 ian. 1998** a fost lansat la apă mineralierul de 172.000 tdw (comanda 507), botezat **„Mineral Sakura"** (vezi 287f), contractat la export pentru firma **„Exmar" Belgia.** Această navă de mare tonaj a fost a 7-a din serie și ultima comandă pentru acest tip de navă, primită de Șantierul Naval SA Constanța. La lansarea la apă (fără un fast deosebit) au participat reprezentanții firmei belgiene „Exmar", ai „Bancorex" Constanța, constructorii navei și ziariști din mass-media locală și centrală.

La data de **19 febr. 1998** șantierul a lansat la apă **primul portcontainer de 1.078 TEU, export în Germania** (vezi 289f), care a plecat remorcat până la Hamburg pentru armarea cu mașini și agregate, conform prevederilor din contract. Proiectul tehnic al acestor nave a fost realizat de firma **„Shifco"** din Hamburg iar proiectul de execuție a fost întocmit de **Icepronav Galați** și adaptat la standardele românești și la tehnologiile de fabricație aplicate de Șantierul Naval SA Constanța. Nava are o lungime de 146,3 m, lățimea de 22,7 m, înălțimea la puntea principală de 11,2 m și un pescaj de 7,4 m. Capacitatea de transport este de 338 TEU, în magazii și 740 TEU pe punte. Nava este echipată cu un motor principal MAN-B&W de 13.233 B.H.P. ce asigura navei o viteză de 22 Nd.

La livrarea acestei nave, Șantierul Naval SA Constanța urma să primească **11,5 milioane mărci.**

Fig. 287f. 14 ian. 1988. La S.N. C-ta SA a fost lansat la apă mineralierul de 172.000 tdw „Mineral Sakura". Aceasta este a 7-a navă (și ultima!) de acest tip, construită la S.N. C-ta pentru export Belgia (Fotografia a fost publicată în ziarul „Cuget Liber"/15 ian. 1998).

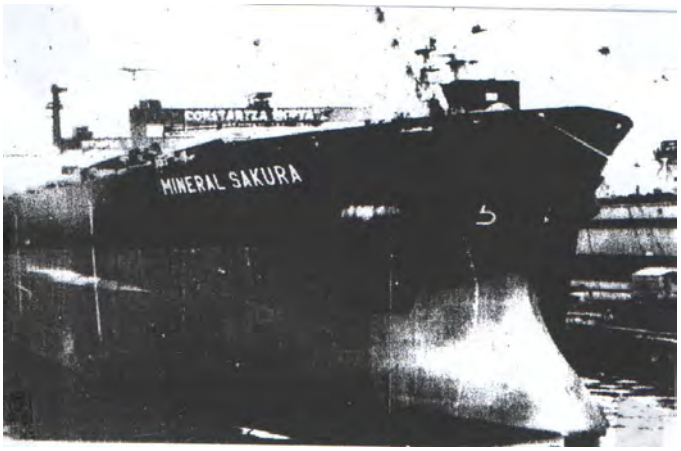


Fig. 288f. Mineralierul de 172.000 tdw nr. 7 „Mineral Sakura", întors din probele de recepție pe mare cu calificativul „excelent". Această fotografie a fost publicată în ziarul „Cuget Liber"/8 iunie 1998. Deși construcția navei a fost finalizată pentru export la firma „Exmar" Belgia, datorită întârzierilor la livrare față de contract, aceasta a cerut renegocierea contractului și diminuarea prețului inițial cu 6 milioane $. S.N. C-ta SA nu a fost de acord și a reziliat contractul cu „Exmar" Belgia. În final nava a fost vândută cu 24,35 milioane $ la firma italiană „Delulemar", luând numele de „Giuseppe Lemba".

Din păcate, așa cum explica Managerul G-ral, **Ing. A. Daraban**: *„**din această sumă, mai mult de 7 milioane mărci am plătit în cash pentru motorul principal al navei „Mineral Sakura”. Dacă am fi primit o scrisoare de garanție de la Bancorex în august 1997, acești bani ar fi fost încasați de banca românească și scrisoarea de garanție ar fi avut valabilitate până la livrarea mineralierului. Altele ar fi fost implicațiile financiare pentru Bancorex și pentru țară. Întrucât n-am primit aprobare, pe motive de depășire a expunerii de până la 20%, a trebuit să riscăm să facem această tranzacție beneficiind de favorurile firmei „Ferrostaal”, componentă a grupului MAN (din care face parte și firma „B&W”, cea care a livrat motorul principal pentru „Mineral Sakura”). Acest mixaj de companii a contribuit la rezolvarea promptă a cererii noastre, altfel neavând nici o soluție pentru aducerea motorului mineralierului”.***

După 5 luni de armare și efectuarea probelor de recepție la cheiul șantierului, timp de 5 zile, nava mineralier de 172.000 tdw **„Mineral Sakura”** a efectuat cu succes probele de recepție pe mare și la data de **7 iunie 1998** s-a întors în șantier cu calificativul **„excelent”** (vezi 288f). Probele de mare au fost coordonate de **Ing. M. Cornea**, directorul Fabricii de Construcții nave de la Șantierul Naval SA Constanța. Recepțiile, foarte exigente, au fost efectuate de reprezentanții firmei „Exmar”, Belgia, în frunte cu Patrik Janssens și inspectorii Lloyd’s Register. La probe au asistat și proiectanți de la Icepronav Galați și reprezentanți de la firmele furnizoare de echipamente navale ultra performante cu care a fost dotată nava. Satisfăcut de rezultatul probelor pe mare, reprezentantul firmei „Exmar”, **D-l P. Janssens** a declarat: ***„Suntem foarte mulțumiți de performanțele acestei nave. Nici cu sora ei „Mineral Ordaz” nu am avut vreo problemă”.***

Aflând de greutățile întâmpinate de șantier pentru asigurarea finanțării producției de nave mari, cu ciclu lung de fabricație, **d-l P. Janssens** a declarat următoarele: *„nici un șantier naval din lume nu poate trăi fără sprijinul statului”*. În continuare el a exemplificat șantierele navale japoneze, sud coreene și chineze, care, beneficiind de facilități din partea statelor respective, au reușit să cucerească piața mondială a construcțiilor de nave și să-și impună politica de prețuri.

După rezultatele foarte bune obținute în probele de mare, șantierul spera ca în 2 săptămâni mineralierul „Mineral Sakura” să fie livrat firmei belgiene. Era speranță că se vor încasa banii pentru redresarea șantierului, prin plata datoriilor la Bancorex, RENEL, Apele Române, bugetul statului și redeschiderea finanțării pentru construcții noi.

Deși la data de 7 iunie 1998, mineralierul de 172.000 tdw „Mineral Sakura” primise calificativul „excelent”, calitățile navei fiind de necontestat, datorită depășirii termenului contractual, firma „Exmar” a solicitat pe lângă penalizări și renegocierea contractului. Ei au motivat atunci căderea prețului la nave pe plan mondial și au cerut **o reducere a facturii cu 6 milioane $.** Neacceptând să vândă în pierdere o

așa bijuterie de navă (dotată cu echipamente ultra performante și funcționarea navei asistată de calculator), **Șantierul Naval SA Constanța a reziliat contractul**. În luna august 1998 s-au purtat negocieri cu unii armatori printre care și „Bancorex" care deținea ipoteca navei și avea intenția să o vândă prin intermediul unui broker. Chiar și Ministerul Transporturilor ar fi dorit să preia nava pentru o viitoare Companie Națională de Navigație. În final, nava mineralier de 172.000 tdw **„Giuseppe Lemba"** (fost **„Mineral Sakura"**) a fost cumpărată de **firma italiană „Delulemar"**. Din păcate, livrarea acestei nave de calitate ireproșabilă s-a făcut în perioada de cădere a prețurilor. Suma încasată pentru navă, din informațiile date de directorul economic Ec. N. Bădăluță, a fost de numai 24,35 milioane $. Din această sumă, 17,036 milioane $ s-au dat la „Bancorex", pentru achitarea unor datorii și 7 milioane $ pentru plata unor echipamente și asigurări. Din datele financiar-contabile rezultă că în perioada 01.04.1997 – 28.02.1999, Șantierul Naval SA Constanța a plătit la „Bancorex" dobânzi în valoare de 390 miliarde lei, în acea perioadă „Bancorex" practicând dobânzi de 170%. **Această bancă („Bancorex") a creat cele mai dezastroase situații financiare din istoria centenară a Șantierului Naval SA Constanța**.

După 1998, Șantierul Naval SA. Constanța nu a mai construit nave de mare tonaj, această activitate reluându-se după privatizare.

6.6. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. S-A REPROFILAT PE CONSTRUCȚIA DE NAVE MICI

Politica bancară din România anilor de tranziție și evoluția pe plan mondial a prețurilor la nave a făcut ca și Șantierul Naval SA Constanța (proiectat și dotat tehnic special pentru construcția navelor de mare tonaj) să-și reprofileze producția pe construcția de nave mai mici. Începând cu anul 1998 s-au livrat la export în Germania primele nave portcontainer de 1.078 TEU. Este vorba de livrarea a două corpuri cu suprastructuri, care conform contractului cu firma germană „Ferrostaal" au fost echipate cu mașini, instalații și agregate în Germania (vezi 290f, al II-lea corp de portcontainer, botezat **„Stadt Berlin"**).

La data de **19 aug. 1998**, la Șantierul Naval SA Constanța a fost convocată **Adunarea Generală a Acționarilor** (vezi 296d), ordinea de zi având următoarea tematică: analiza rezultatelor financiare la 30.06.1998, raportul de gestiune al echipei manageriale, raportul comisiei de cenzori, planul de producție și investiții până la 30.12. 1998, schimbarea structurii acționariatului și modificarea capitalului social în urma preluării titlului de proprietate asupra terenului. Noile jocuri politice vor întrerupe din nou continuitatea unei echipe de conducere profesionistă, care ar fi trebuit să fie ajutată cu o legislație corectă de finanțare a producției de nave

pentru export. Deși în primul trimestru al anului 1998 șantierul a înregistrat un profit de **46 miliarde lei**, pierderile cauzate de dobânzile bancare ajunseseră la **73 miliarde lei.**

Înainte de începerea ședinței A.G.A., **Ing. C. Stranschi**, director în Ministerul Industriilor și **Ing. Gh. Catrinescu**, directorul executiv al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave (un specialist consacrat în industria navală din România), au aflat că nu mai sunt reprezentanții Fondului Proprietății de Stat în Adunarea Generală a Acționarilor. Ei au fost înlocuiți cu Augustin Dragoș și Mircea Crețu, niște „neica nimeni", necunoscuți în meserie, ei fiind numiți după criterii politice. Dar acești oameni au fost împuterniciți prin mandat să schimbe forma de administrare a șantierului naval și să propună componența viitorului consiliu de administrație. Astfel, A.G.A. a decis încetarea contractului de management și a numit un consiliu de administrație cu următoarea componență: **Ing. M. Cornea**, președinte și director general, Mitică Dumitru de la D.G.F.P.S., N. Peride, Conferențiar la Universitatea „Ovidius", G. Iordache, vicepreședintele Consiliului Județean, C. Padurariu și F. Pandele. Făcând referire și la această componență, inginerul **Marius Cornea** (fost director al Fabricii de Construcții Nave din Șantierul Naval SA Constanța) a declarat: *„Situația șantierului nu este strălucită.* ***Dacă nu avem susținerea din partea finanțiștilor, nu știu cum vom putea rezolva situația****. În șantier trebuie să existe o continuitate. Mie îmi revine sarcina de a alcătui echipa executivă, care în mod firesc, va cuprinde o parte din fosta echipă managerială. O ruptură nu e binevenită pentru că sunt în derulare contracte de sute de milioane de mărci"*. În echipa sa, directorul general **Ing. M. Cornea** a numit pe următorii: Ing. E. Beli, director tehnic, Ing. Al. Stoian, director de producție, Ing. N. Matei, director comercial, Ec. N. Bădăluță, director econ. financiar, Ing. N. Chitic, director calitate, ing. E. Tiron, director fabrică construcții nave, Ing. M. Zdru, director fabrică reparații nave, Ing. E. Alexandrescu, Ing. Șef pregătirea fabricației. Din păcate, schimbarea nu s-a făcut în interesul bunului mers al șantierului naval, în consiliul de administrație nefiind incluși oameni cu greutate din sectorul bancar și ministere, care ar fi putut susține corectarea sistemului de creditare pentru construcția navelor contractate la export.

Sugestiv este și titlul articolului scris de Ion Tița Călin în ziarul „Cuget Liber"/20.08.1998: ***„Schimbarea administrației de la S. N. C. nu deschide pârtie spre creditele bancare"***, din care am prezentat câteva secvențe. În continuare, portofoliul de comenzi era redus, armatorii n-au mai lansat comenzi din cauza lipsei de finanțare și a garanțiilor guvernamentale. Au fost desființate încă 500 locuri de muncă, în șantier rămânând doar 3.372 salariați. Era nevoie de noi surse de finanțare pentru realizarea saltului tehnologic necesar creșterii de productivitate (erau necesare echipamente performante de sudură, stații de oxigen, microcentrale de abur și apă caldă etc.).

SCHIMBAREA ADMINISTRAȚIEI DE LA S.N.C. NU DESCHIDE PÂRTIE SPRE CREDITELE BANCARE

Aurel Dărăban a fost înlocuit cu Marius Cornea

Conform convocării, ieri s-a întrunit Adunarea generală a acționarilor la Șantierul Naval Constanța. Pe ordinea de zi figurau câteva puncte: Analiza rezultatelor financiare la 30.06.1998 ● Raportul de gestiune al echipei manageriale ● Raportul comisiei de cenzori ● Planul de producție și investiții până la 30.12.1998 ● Schimbarea structurii acționariatului și modificarea capitalului social în urma preluării titlului de proprietate asupra terenului.

Cu puțin timp înainte de începerea ședinței, Cornel Stranschi, director în cadrul Ministerului Industriilor, și Gheorghe Catrinescu, directorul executiv al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave, au aflat că nu mai sunt reprezentanți F.P.S. în A.G.A. Ei au fost înlocuiți cu Augustin Dragoș și Mircea Crețu.

Desfășurarea ședinței avea să lămurească rostul acestei intempestive înlocuiri. Cei doi aveau mandatul să schimbe forma de administrare a șantierului naval și să propună componența viitorului consiliu de administrație.

Dacă reprezentantul S.I.F. III Transilvania a fost luat ca din oală, fapt demonstrat de neputința de a avansa o propunere pentru consiliul de administrație, echipa managerială condusă de Aurel Dărăban era pregătită pentru această schimbare. În primul rând, în întreaga țară se derulează un proces de înlocuire a managementului cu consilii de administrație.

În al doilea rând, în urmă cu două săptămâni, echipa managerială solicitase în revenirea la conducerea de către un co de administrație, înainte de expi contractului de management la 3.12. Motivul principal al acestei solicitări era de a coopta personalități de prim ra rândul băncherilor, pentru a rezolva ma problema finanțării.

Analiza rezultatelor pe primele 6 l anului au arătat că S.N.C. a obținut u din exploatare de 46 miliarde lei, în sc înregistrat pierderi din dobânzile banc 73 miliarde lei. Formal vorbind, fără să cont de puternicele anomalii din si

Ion TITA-t

(Continuare în

Schimbarea administrației de la S.N.C. ...

(Urmare din pag. 1)

bancar românesc, care efectează în primul rând producția cu ciclu lung de fabricație. Dărăban & Co. nu și-au îndeplinit indicatorii din contractul de management, lucru recunoscut cu sportivitate de acestia, fără să încerce să se ascundă după paravan.

După cum era mandatată, A.G.A. a decis încetarea contractului de management și a numit un consiliu de administrație, cu următoarea componență: Marius Cornea - președinte și director general, Mitică Dumitru (de la D.G.F.P.S.), Nicolae Peride (cont. univ. Universitatea „Ovidius"), Gabriel Iordache (vicepreședintele Consiliului Județean), Cornel Păduraru și Florentin Pandele.

Marius Cornea, care până ieri o fost directorul fabricii de construcții nave, are 44 ani, este absolvent al Facultății de electromecanică Constanța, are 20 de ani de experiență în industria navală, din care 17 ani în S.N.C. „Este o sarcină foarte grea pentru mine - ne-a declarat Cornea. Situația șantierului nu este strălucită. Dacă nu avem susținere din partea finanțiștilor, nu știu cum vom putea rezolva situația. În șantier trebuie să existe o continuitate. Mie îmi revine sarcina de a alcătui echipa executivă, care, în mod firesc, va cuprinde o parte din fosta echipă managerială. O ruptură nu e binevenită pentru că sunt în derulare contracte de sute de milioane de mărci". Din păcate, schimbarea, dorită în primul rând de fosta echipă managerială, nu s-a făcut în direcția care să avantajeze șantierul, adică nu s-au inclus în consiliul de administrație oameni cu greutate în sistemul bancar, în ministere, care să facă pârtie spre credite.

MARIUS CORNEA

Fig. 296d. 19 august 1998. Adunarea Generală a Acționarilor din S.N. C-ta SA a hotărât schimbarea echipei manageriale cu un Consiliu de Administrație. O schimbare politică prin care Managerul General, Ing. A. Daraban a fost schimbat cu Ing. M. Cornea, care a fost numit Director General al S.N. C-ta. (Detalii prezentate în articolul anexat, publicat în ziarul „Cuget Liber"/20 august 1998).

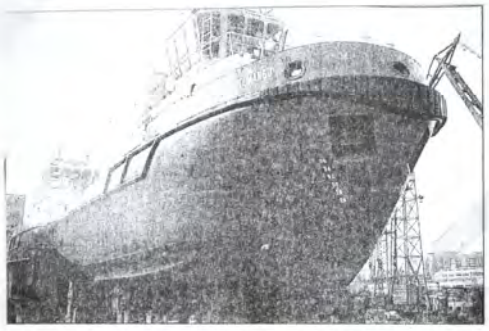


Fig. 293f. S.N. C-ta SA nu mai are comenzi pentru construcţii de nave de mare tonaj.

In luna **iulie 1998**, Șantierul Naval SA Constanța a livrat firmei „Ferrostaal" din Germania cel de **al 2-lea corp de container de 1.078 TEU, botezat „Stadt Berlin"** iar **la data de 21 dec. 1998 a fost botezată nava în execuție completă, portcontainerul de 1.078 TEU „Stadt Duseldorf**" (vezi 291f). La ceremonia de botez a navei au fost prezenți invitați din Germania, Franța, „Germanischer Lloyd", Icepronav Galați, societăți bancare și de asigurări, Camera de Comerț etc. Oficialitățile locale au participat la nivel înalt, fiind prezenți prefectul M. Pârjol și primarul Gh. Mihăeși.

Președintele Companiei „Ferrostaal", D-l Heydebreck s-a arătat încântat de contractul derulat cu Șantierul Naval SA Constanța, care până atunci livrase 2 corpuri de navă portcontainer și o navă completă, urmând ca în anul 1999 să livreze o navă LPG de 3.750 mc și cea de a 4-a navă portcontainer de 1.078 TEU în execuție completă.

„Germanischer Lloyd" a confirmat calitatea ireproșabilă a navei construite la Șantierul Naval SA Constanța. Nașa de botez a navei „Stadt Duseldorf" a fost D-na dr. Marta Heydebreck, soția președintelui Companiei „Ferrostaal" din Germania.

Nava portcontainer de 1.078 TEU are următoarele caracteristici: lungimea de 146,3m, lățimea de 22,7 m, înălțimea la puntea principală 11,2 m, pescaj 7,4 m, motorul principal MAN B&W de13.233 BHP și viteza navei de 22 Nd.

În luna februarie 1999 Șantierul Naval SA Constanța a livrat firmei „Ferrostaal" **nava LPG de 3.750 mc** iar în luna mai 1999 a fost livrat la aceeași firmă germană cel de al 4-lea portcontainer de 1.078 TEU **„Stadt Munchen"**, navă în execuție completă (vezi 292f, 294f).

Nava echipată cu mașini și instalații de bord de producție germană a fost testată în marș pe ruta Constanța – Cap Kaliakra, calitățile navei fiind apreciate de clientul extern.

La începutul lunii iulie 1999, Șantierul Naval SA Constanța a lansat la apă **2 barje de 3.000 t** (contractul extern era pentru 6 barje) și o barjă cerealieră de **1.500 t** pentru clienți din **Olanda**. La data de **26 iulie 1999** au fost lansate la apă corpurile a **2 remorchere maritime de 1.820 KV** (vezi 293f, 295f), construite pentru **export în Olanda.**

Cele 2 corpuri de nava au plecat remorcate până la **„Rynwaal Shipyard"** (care aparținea grupului de firme **„Damen"** – Olanda), unde au fost armate cu motoare și instalații de bord și livrate unui armator din Nigeria. Pentru armatorii olandezi, norvegieni și germani, Șantierul Naval SA Constanța a devenit un partener preferat datorită calității navelor construite și a prețurilor acceptabile. Deși rămas în urmă cu dotarea tehnologică de înaltă productivitate (datorită finanțării insuficiente din partea statului, FPS fiind acționarul majoritar), șantierul producea mai ieftin decât șantierele din Germania, Cehia, Polonia și puțin mai scump decât șantierele din Ucraina, Bulgaria, Rusia. Calitatea navelor construite la S. N. Constanța era apreciată și un mare avantaj era acela că toată producția de nave putea fi transportată pe Dunăre până în Vestul Europei. În a 2-a parte a anului 1999, în șantier se construiau

pentru export 6 tipuri de nave maritime și fluviale, în diferite faze de construcție aflându-se 2 nave LPG de 5.600 mc, 2 nave RO-RO de 5.000 t, 2 remorchere împingătoare, 2 barje de 3.000 t, corpul unui trauler pentru pescuit creveți în Oceanul Atlantic, o navă costieră de 1.100 tdw, 4 barje portcontainer de 114 TEU, o construcție metalică de 130 t, 200 t cofraje metalice, urmând și alte asemenea comenzi.

Șantierul Naval SA Constanța era dezavantajat de lipsa capitalului de lucru și dobânzile foarte mari (pe plan internațional, dobânzile practicate erau de numai **4-5%)**, care grevau costurile de producție. Paradoxal era faptul că deși toată producția șantierului era contractată la export, politica guvernamentală crea greutăți prin blocajele financiar-bancare și imposibilitatea garantării avansurilor primite de la clienți.

Dar acțiunile politicienilor țărăniști au continuat cu schimbările de conducere la Șantierul Naval SA Constanța. Crezând că vor rezolva criza de la Șantierul Naval SA Constanța, declanșată de sistemul de creditare și nivelul foarte ridicat al dobânzilor, la data de 24 oct. 1999, Consiliul de administrație al Șantierului Naval SA Constanța al cărui președinte era Mitică Dumitru (căciulă mult prea mare pentru acest politician țărănist neprofesionist, susținut de organizația locală a PNTCD), a operat o nouă schimbare la nivelul executivului. **Ing. Marius Cornea** (țărănist susținut de organele centrale ale PNTCD) a fost înlocuit din funcția de director general executiv cu tehnocratul **Ing. Al. Stoian**, unul dintre specialiștii șantierului, fost director de producție (vezi 297d). La ședința Adunării Generale a Acționarilor, reprezentantul Fondului Proprietății de Stat (acționarul majoritar la Șantierul Naval SA Constanța), liberalul Florentin Pandele a explicat neconvingător că nu este mandatat să discute problema unificării funcției de președinte al Consiliului de administrație cu cea de director general dar că Mitică Dumitru și-a depus demisia din funcția de președinte al Consiliului de administrație de la Șantierul Naval SA Constanța.

Dar demisia anunțată a fost un fals pentru că FPS „l-a convins" să continue.

Mitică Dumitru a motivat schimbarea prin aceea că *„administratorii i-au cerut executivului să elaboreze o strategie pentru ieșirea șantierului din criză, dar această strategie nu i s-a prezentat, sau nu se vrea"*. În ședința A.G.A., Mitică Dumitru a explicat că Organizația locală a PNTCD a decis să nu mai meargă pe „cartea" politică și să promoveze un specialist din afara algoritmului.

Vicepreședintele sindicatului, **Dede Perodin**, a prezentat în A.G.A. conflictele create în șantier de cele 2 tabere țărăniste din FPS (forul central al PNTCD care îl susținea pe Marius Cornea și forul local al PNTCD care îl susținea pe Mitică Dumitru, un necunoscut în șantier dar care a ținut să dețină toată puterea de decizie) și care au făcut să sufere cei 3.000 de salariați din șantierul naval.

De altfel numirea de către țărăniști a lui Mitică Dumitru în fruntea Consiliului de administrație nu a adus nimic bun, promisiunile privind soluționarea problemei de finanțare a producției dovedindu-se a fi o minciună.

La SNC

Directorii din ultimii 37 de ani au semnat „condica" de sfârșit de mileniu

■ ȘANTIERUL NAVAL INTRĂ ÎN CEL DE-AL 109-LEA AN DE EXISTENȚĂ

Sâmbătă, 23 decembrie, timpul s-a condeiosat iar. Pentru câteva ore, bărbații care au pus temelia dezvoltării moderne a celui mai mare șantier naval de la Marea Neagră și a construcției navelor de mare tonaj au fost, din nou, alături de cei care, aflați, acum, la „cârmă", se luptă să conducă „corabia" SNC-ului spre țărmul privatizării și al performanței economice. S-au strâns, în jurul aceleiași mese, 37 de ani de istorie managerială. Nu a lipsit Dumitru Fuiorea, cel care a jucat rolul de pionier, de deschizător de drumuri în industria navală a României. Sub conducerea sa, SNC a trecut, în perioada 1963 - 1972, de la reparații la construcții navale, prin realizarea unor ambarcațiuni mici (șalupe, pontoane dormitor, remorchere, șlepuri etc.). El a susținut ideea transformării SNC în șantier pentru construcția navelor de mare tonaj, reușind să-l convingă pe Nicolae Ceaușescu să aprobe acest proiect. Astfel că, în 1975, în docul uscat de la Constanța se lansa primul mineralier de 55.000 tdw, „Tomis", iar în 1977, prima navă de 150.000 tdw, petrolierul „Independența". La reuniune a fost prezent, de asemenea, aprigul Gheorghe Dimoiu, cel care a condus, cu vigoare, vreme de aproape 10 ani, din 1981 până în 1990, destinele șantierului. Istoria construcțiilor navale din România va marca, în dreptul său, meritul de a fi triplat productivitatea celui mai mare șantier naval din Europa de Est și tonajul flotei românești. Perioada post-decembristă, tulburată de numeroasele schimbări ale echipelor de conducere, sub impulsul transformărilor politice din țară, a fost abundent reprezentată la istorica întâlnire. Au răspuns la apel: Adrian Sabău - director general între 1990 - 1993, Mitică Rusen - director general între 1993 - 1994, Ion Dinu - director general în 1994, Aurel Daraban - manager general din 1995 până în 1998, Marius Cornea - director general între 1998 -1999 și actualul director general Alexandru Stoian. „Condica de prezență" a întâlnirii care a marcat nu doar sfârșitul anului 108 din existența SNC, ci și trecerea într-un nou mileniu a mai fost semnată de numeroși foști și actuali membri ai echipelor de conducere. Emoționanta reuniune a celor care și-au dedicat cea mai mare parte din viață dezvoltării șantierului naval s-a încheiat în clinchetul cupelor de șampanie, cu urarea: „SNC-ul să trăiască!".

Ion TITA-CĂLIN (P)

Fig. 299d. Extras din articolul publicat în „Cuget Liber"/27 dec. 2000, în care prezintă întâlnirea de la S. N. C-ta, din ziua de 23 dec. 2000, a directorilor și echipelor de conducere din perioada 1963 – 2000.

Fig. 298f. Fotografia de grup din ziua de 23 dec. 2000, publicată în ziarul „Cuget Liber"/27 dec. 2000, din care recunoaştem pe următorii: în picioare de la stg. la dr., Ing. A. Daraban, P. Dede (Preşedinte Sindicat), Apostolescu, Ing. V. Putinei, Ing. Gh. Dimoiu, Ec. Olteanu, Ing. L. Nicoară, Ing. Al. Gheorghe, Ing. P. Hartescu, Ec. D. Muhcina, Ing. Gh. Codreanu, Ing. Fl. Oprea, Ing. G. Vizireanu, Ing. A. Sabau, Ing. D. Fuiorea, Ing. I. Voineagu, Ec. I. Dinu, Ing. N. Orac, şi G. Cinati; jos, Ing. E. Tiron, Ing. N. Matei, Ing. Al. Stoian, Ing. M. Zdru, Ec. N. Bădăluță, Ing. M. Cornea şi Ec. I. Baschinos.
Notă: Din fotografie lipseşte Ing. M. Rusen (Dir. G-ral în perioada 1993 – 1994).

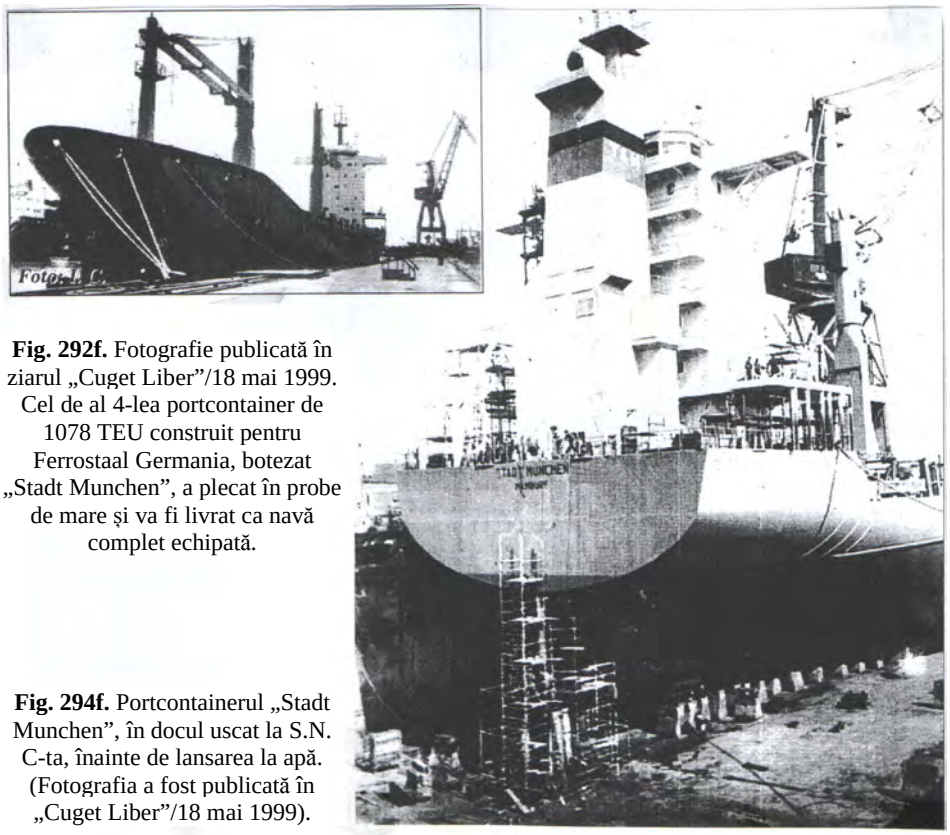


Fig. 292f. Fotografie publicată în ziarul „Cuget Liber”/18 mai 1999. Cel de al 4-lea portcontainer de 1078 TEU construit pentru Ferrostaal Germania, botezat „Stadt Munchen”, a plecat în probe de mare și va fi livrat ca navă complet echipată.

Fig. 294f. Portcontainerul „Stadt Munchen”, în docul uscat la S.N. C-ta, înainte de lansarea la apă. (Fotografia a fost publicată în „Cuget Liber”/18 mai 1999).

Botezul remorcherelor la S.N.C.

Fig. 295f. În ziua de 26 iulie 1999, la S.N. C-ta SA au fost lansate la apă corpurile a 2 remorchere maritime export în Olanda (Fotografia operației de lansare la apă cu macaraua a fost publicată în ziarul „Cuget Liber”/28 iulie 1999).

Din cauza lipsei de finanțare șantierul a pierdut o serie de comenzi pentru anul 2000. Pus în fruntea administrației șantierului, Mitică Dumitru urmărea împărțirea șantierului în „felii" pentru o privatizare clientelară, mergând pe o politică de a stopa construcțiile de nave (era greu să găsească soluții de finanțare pentru această activitate) și să se meargă doar pe reparații. Era o soluție falimentară pentru șantier. Controlul făcut de FPS în perioada 21-24 sept. 1999, a scos în evidență lipsa de viziune și de profesionalism a lui Mitică Dumitru, faptul că din Consiliul de administrație nu făcea parte niciun specialist din domeniul naval și că toate contractele pentru construcțiile de nave destinate exportului, prezentau întârzieri.

FPS a stabilit unificarea funcțiilor de președinte al C.A. și cea de director general.

Noul director general al Șantierului Naval SA Constanța, **Ing. Alexandru Stoian** și-a stabilit următoarea echipă de conducere executivă: Ing. E. Tiron, director tehnic, Ing. E. Beli, director de producție, Ec. L. Nicoară, director resurse, Ec. N. Bădăluță, director economic, Ing. N. Chitic, director pentru calitate, Ing. O. Floridor, director fabrică construcții nave, Ing. M. Zdru, director fabrică reparații nave. Noua conducere executivă a făcut analiza situației economice grele din șantier și a stabilit măsuri pentru finalizarea contractelor cu firmele germane „Ferrostaal" și „Thyssen", deblocarea fondurilor de investiții în valoare de 38 miliarde lei, aflate la dispoziția Guvernului, diminuarea întârzierilor la contractele aflate în derulare, identificarea soluțiilor pentru obținerea liniilor de creditare a producției și altele. Pentru anul 2000, portofoliul de comenzi pentru execuția de nave mici și mijlocii, acoperea doar 60% din capacitatea fabricii de construcții nave de la Șantierul Naval SA Constanța. La fabrica de reparații nave, perspectiva era bună privind numărul de comenzi, simultan executându-se reparații la peste 15 nave. Pentru un volum mare de lucrări a intrat în șantier nava mineralier „Treasure" de 140.000 tdw adusă de un armator grec, cu avarii la corp ce necesitau înlocuirea a 300 tone de tablă, nava „Trust" (operațiuni de doc, înlocuiri de table și osatură la corp, lucrări de tubulatură și instalații electrice), nava „Nice", adusă de Compania „Mihei Shipping" pentru transformarea magaziilor, nava „Ocean" pentru înlocuirea blocului motorului principal, nava „Iris Star" (fosta navă petrolier de 150.000 tdw „Biruința"), pentru schimbarea motoarelor auxiliare, nava „Florea Sea", adusă de Compania „Cosena" și alte nave grecești.

Pentru aceste reparații urmau să se facă încasări de cca. 3 milioane $ pentru petrolierul „Biruința", 1,5 milioane $ de la navele Companiei „Cosena" și 1 milion de $ de la greci.

La data de 14 sept. 1999, Șantierul Naval SA Constanța avea datorii de 298,6 miliarde lei și 11.036.456,57 $. Șantierul a fundamentat convingător o reeșalonare pe 4 ani a **datoriilor de 465,8 miliarde lei** către Agenția pentru Valorificarea Activelor Bancare.

Cu scrisoarea nr. 2373/1 oct. 1999, AVAB a fost de acord cu reeșalonarea propusă, aceasta trebuind să fie făcută până în anul 2003, cu plata în 51 de rate. Acest acord a deschis drumul spre avansurile și liniile de creditare de la BCR,

Eximbank și Citybank. Așa a fost posibilă negocierea cu BCR, Eximbank și Citybank și deblocarea avansurilor de 4 milioane $ și a creditelor de 7 milioane $ pentru execuția navelor contractate la export.

Dacă AVAB nu dădea acordul la acest plan de afaceri, prezentat convingător de Șantierul Naval SA Constanța, s-ar fi pierdut toate contractele pentru construcția navelor.

La începutul anului 1999, FPS (acționarul majoritar) a pus la licitație pachetul de acțiuni dar nu s-au găsit investitori pentru cumpărarea Șantierului Naval SA Constanța.

Pentru a obține un preț bun la privatizare, în anii 2000 – 2001 șantierul trebuia să scape de povara datoriilor și să aibă un portofoliu de comenzi la construcții noi în valoare de 50 milioane $ iar la reparații nave realizările să crească de la 9 milioane $/an la cca. 15 milioane $/an. În aceste condiții, statul român putea obține la privatizare un preț de 36 milioane $. La începutul lunii aprilie 2000, Șantierul Naval SA Constanța își aștepta consultantul pentru privatizare reprezentat de un consorțiu format din Group Société Générale Pays Emergents Paris (liderul grupului), BRD etc. Societățile cuprinse în grupa I de privatizare, în cadrul programului PSAL, prin intermediul Băncii Mondiale, erau următoarele: „Fortus" Iași, C.U.G. Cluj, Industria Sârmei Câmpia Turzii și Șantierul Naval SA Constanța. Între timp, politicienii țărăniști locali aleseseră soluția de externalizare și privatizarea a 16 activități din șantier (transporturi, Mecanic Șef, scularie, sablaj, forjă vopsitorie, turnătorie, bobinaj, tubulatură, lăcătușerie, laboratoare, vulcanizare, cantine etc.).

O asemenea schemă urma să creeze în șantier o serie de SRL-uri cu patroni și 844 salariați și diminuarea cu 83 persoane a personalului din serviciile funcționale. La Șantierul Naval SA Constanța urma să rămână distincte numai cele 2 activități, de construcții și de reparații nave. Acționarul majoritar, FPS, urma să hotărască asupra soluțiilor viitoare de privatizare. Auditorul „Société Générale" a întocmit un raport de privatizare favorabil, având în vedere că Șantierul Naval SA Constanța era considerat că desfășoară o activitate de producție profitabilă, cifra de afaceri pe ultimii 3 ani fiind în medie de 40 milioane $. În continuare trebuiau să se găsească investitorii.

După construcția corpului într-un ciclu de execuție record de numai **3 luni**, la data de **17 aprilie 2000** a fost lansat la apă **traulerul de 1.070 tdw „Remey Viking"**, o navă de tip arctic ice-strengthned shrimp trawler, destinată pescuitului de creveți în apele înghețate ale Atlanticului de Nord (vezi 296f). La lansarea la apă a navei, dispecerul coordonator **Ing. C. Tărcuță** a declarat redactorului ziarului „Cuget Liber" următoarele: *„Este o premieră mondială, fiind prima navă concepută să meargă cu 3 traulere în paralel"*. Nava „Remey Viking" are lungimea maximă de 61 m, lățimea de 14,65 m, pescajul de 6,15 m, capacitatea magaziei de împachetare de 470 mc și capacitatea frigorifică de 500 mc, urmând să fie echipată cu un motor de 5.400 kW la Șantierul Naval „Orskov Christianensen Staalskibsvaerft AS" din Danemarca. Beneficiarul navei este firma „Stennes Maritime UK" din Scoția și va fi operată de „Remey Sea Group", din Norvegia.

Pentru a rezolva criza de la S.N.C.

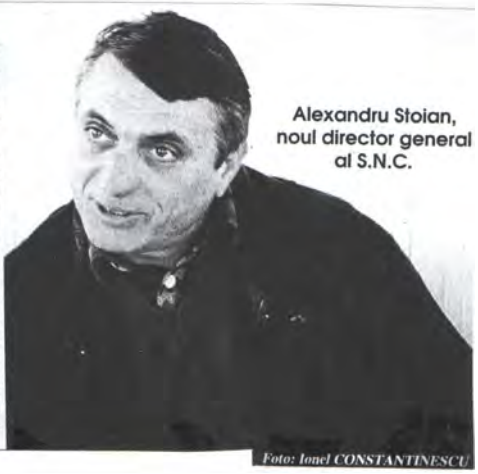
ȚĂRĂNIȘTII L-AU SACRIFICAT PE MARIUS CORNEA

● Alexandru Stoian este noul director general al Șantierului Naval

Consiliul de administrație al Șantierului Naval Constanța a operat, sâmbătă, o nouă schimbare la nivelul Executivului. Țărănistul Marius Cornea a fost înlocuit din funcția de director general executiv cu tehnocratul Alexandru Stoian, unul dintre specialiștii cu foarte mare experiență în domeniul construcțiilor navale din România. Dede Paredin, vicepreședintele Sindicatului Liber al Navalistilor, a încercat să sublinieze în ședința acționarilor că această schimbare a pus capăt conflictului dintre două aripi ale P.N.Ț.C.D., care se luptau în șantier, și de pe urma căreia au avut de suferit cei 3.000 de salariați. Aluzia se referă la faptul că între Mitică Dumitru, președinte al Consiliului de Administrație, reprezentant al intereselor locale ale P.N.Ț.C.D., și fostul director general Marius Cornea, susținut la nivelul organismelor centrale ale acestui partid, au apărut tensiuni, o dată cu separarea celor două funcții și diminuarea puterii celui de-al doilea. Mitică Dumitru a motivat această spectaculoasă schimbare prin aceea că administratorii i-au cerut Executivului să elaboreze o strategie pentru ieșirea șantierului din criză, „dar nu i s-a prezentat (strategia - n.n.) sau nu se vrea".

De această dată, C.A. (la instrucțiunile conducerii locale a P.N.Ț.C.D., după cum aveam să aflăm de la Mitică Dumitru) a decis să nu mai meargă pe „cartea" politică și să promoveze un specialist din afara algoritmului. Alexandru Stoian este inginer navalist, are 52 ani, lucrează în S.N.C. din 1971 și a străbătut toate treptele ierarhice, ultima sa funcție fiind cea de director de producție. Noului director general i s-a dat mână liberă și și-a stabilit următoarea echipă de conducere executivă: ● director de producție - Ermendido Beli ● director tehnic - Eugen Tiron ● director resurse - Lucian Nicoară ● director economic - Nicolae Bădăluță ● director calitate - Nicolae Chitie ● director fabrică construcții noi - Oprea Floridor ● director fabrică reparații - Mihai Zdru.

Primul produs al echipei „de mână forte", cum a numit-o Alexandru Stoian, a fost elaborarea unei analize a cauzelor interne care au generat situația economică actuală a S.N.C. și a unui „program de măsuri privind eliminarea disfuncționalităților". Acesta vizează deschiderea drumului spre liniile de creditare, finalizarea contractelor cu companiile „Thyssen" și „Ferrostaal A.G.", deblocarea celor 38 miliarde lei, fonduri pentru investiții, aflate la dispoziția Guvernului, diminuarea întârzierilor la contractele aflate în derulare ș.a.m.d.



Alexandru Stoian, noul director general al S.N.C.

Foto: Ionel CONSTANTINESCU

Fig. 297d. Extras din articolul publicat în ziarul „Cuget Liber"/25 oct. 1999.
Ing. Al. Stoian (fost Director de Producție) a fost numit Director General la S. N. Constanța SA înlocuindu-l pe Ing. Marius Cornea.

Fig. 296f. La S.N. C-ta SA a fost lansat la apă corpul navei trauler „Remoy Viking de 1.070 tdw, export Scoția, destinată pescuitului de creveți în Oc. Atlantic de Nord. Nava s-a armat în Danemarca. Caracteristicile navei: *L* = 61 m, *B* = 14,65 m, pescajul 6,15 m, capacitate frigorifică 500 mc., motorpr. 5400 kW (Fotografia navei la lansarea la apă a fost publicată în Ziarul „Cuget liber”/18 aprilie 2000).

Caracteristicile navei „Finja”: capacitate, 1.100 tdw, tancuri marfă, 1330 mc, *L* = 66,2 m, *B* = 10 m, *H* = 5 m, pescaj = 3,7 m, Motor pr. MAN B&W, 960 kW/900, *V* = 11 Nd.

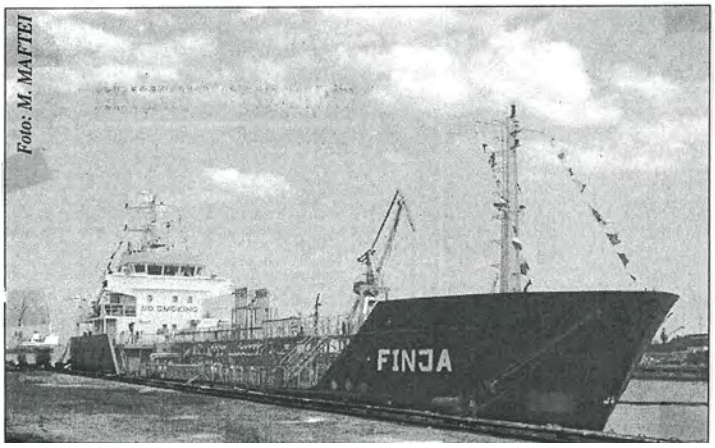


Fig. 297f. La data de 28 iunie 2000, S.N. C-ta SA a livrat la export în Germania, nava costieră „Finja” (echipată complet și cu probele de mare efectuate). Nava este din clasa GL 100 AS EM „Oil Tanker/Chemical Tanker, Type IMO 3” (Fotografia navei a fost publicată în „Cuget Liber”/29 iunie 2000).

Prezent la lansarea navei la apă, **D-l John Stennes**, președintele firmei scoțiene „Stennes Maritime UK" a declarat următoarele: *„Sunt foarte satisfăcut de timpul record în care a fost construită „Remey Viking" – numai 3 luni. Este o navă foarte complexă. Sunt impresionat de calitatea ei. Nu mă așteptam la această performanță"*.

La începutul lunii iunie 2000, Șantierul Naval SA Constanța a trebuit să suporte un nou șoc prin intrarea în vigoare a Ordonanței Guvernamentale nr. 58 care plafona fondul de salarii la societățile comerciale cu capital majoritar de stat care au înregistrat un volum însemnat de pierderi în anul 1999. Astfel, fondul de salarii pentru anul 2000 nu putea depăși suma egală cu de 4 ori fondul de salarii consumat în trimestrul IV 1999. Cum șantierul consumase în Semestrul I al anului 2000 un fond de salarii de 70 miliarde lei, pentru respectarea O.U.G. nr. 58, pentru Semestrul II rămâneau doar 50 miliarde lei, având în vedere că pe trimestrul IV 1999 se consumase un fond de 30,42 miliarde lei.

Această situație a creat nemulțumiri muncitorilor pentru că nu se mai puteau plăti sporurile, premiile și indemnizațiile iar Blocul Național Sindical anunțase greve.

La data de **28 iunie 2000**, la Șantierul Naval SA Constanța a avut loc ceremonia livrării navei costiere de 1.100 tdw **„Finja"** (vezi 297f), către armatorul german „Mutzelfeldtwerft GmbH". Această navă face parte din clasa GL100A5EM „OilTanker/Chemical Tanker, type IMO3" și are următoarele caracteristici: lungimea maximă, 66,2 m, lățimea, 10 m, înălțimea la puntea principală, 5 m, pescaj 3,7 m și capacitatea tancurilor de marfă, 1.330 mc. Este dotată cu un motor principal MAN B&W cu puterea de 960 Kw/900 rot/min, care dezvoltă o viteză de 11 Nd. Cu prilejul acestui succes, directorul general al Șantierului Naval SA Constanța, **Ing. Al. Stoian**, a declarat reporterului ziarului „Cuget Liber"/29 iunie 2000, următoarele: ***„Finja"*** *a fost predată beneficiarului ca navă completă, cu probele de mare efectuate. În acest an, au mai fost livrate o nava LPG de 5.600 mc, și un corp de trauler. Mai sunt în lucru, în sectorul de construcții noi, o navă Ro-Ro, un LPG și un mini-bulk. În curând, va începe construcția unei serii de 4 nave portcontainer, de 1.100 TEU pentru firma germană „Ferrostaal"*.

Conflictele de ordin politic au afectat Șantierul Naval SA Constanța și în campania electorală din anul 2000, când PNTCD (Mitică Dumitru, președintele Consiliului de administrație) a dispus ca echipa de conducere executivă în frunte cu directorul general Ing. Al. Stoian să demisioneze. Supărarea care a provocat ordinul de demitere a executivului a fost cauzată de faptul că acesta a permis vizita în șantier a fostului premier Theodor Stolojan, care atunci era în tabăra politică adversă (vezi 298d).

La sfârșit de mileniu, în ziua de 23 dec. a anului 2000, la Șantierul Naval SA Constanța s-a organizat întâlnirea (devenită tradițională la fiecare sfârșit de an) echipelor de conducere a șantierului din ultimii 37 de ani, ziarul „Cuget Liber"/ 27 dec. 2000, publicând fotografia de grup din care recunoaștem pe următorii participanți: (vezi 299d, 298f), **Ing. A. Daraban**, P. Dede (președintele sindicatului), Apostolescu, Ing. V. Putinei, **Ing. Gh. Dimoiu**, Ec. Olteanu, Ec. L. Nicoară, Ing.

Al. Gheorghe. Ing. P. Hârțescu, Ec. D. Muhcina, Ing. Gh. Codreanu, Ing. Fl. Oprea, Ing. G. Vizireanu, **Ing. A. Sabău, Ing. D. Fuiorea**, Ing. I. Voineagu, Ec. I. Dinu, Ing. N. Orac, G. Cinati, Ing. E. Tiron, Ing. N. Matei, **Ing. Al. Stoian**, Ing. M. Zdru, Ec. N. Bădăluță, **Ing. M. Cornea și** Ec. I. Baschinos. Din fotografie lipsește **Ing. M. Rusen**, fost director în anii 1993, 1994.

Țărăniștii au decapitat Șantierul Naval Constanța

Foto: C. GHEORGHE

Alexandru Stoian - director general

Campania de strângere a adeziunilor pentru candidatura lui Mugur Isărescu a început să capete forme grotești, abuzive. La Șantierul Naval Constanța, unitate aflată sub controlul țărăniștilor, unul dintre directori a primit sarcină să strângă cel puțin 2.000 de semnături. Spre disperarea politrucilor PNȚCD-iști, navaliștii au refuzat, în masă, să se supună presiunilor administrative și manipulării. Judecata lor sănătoasă le spune că politica se face în afara porților întreprinderii. Un sudor de la montaj doc, consternat de „nerușinarea agresivă" (cum a calificat el campania electorală la locul de muncă) a principalului partid de guvernământ, a dat telefon la redacția ziarului nostru să-și exprime indignarea: „Dacă țărăniștii vor adeziuni, să le strângă la sediul partidului, pe stradă, nu în fabrici, punând directorii să facă presiuni asupra noastră! Oare, primul ministru Mugur Isărescu acceptă ca instituțiile și societățile statului să fie utilizate ca instrumente electorale?". Corect pusă problema și foarte bună întrebarea. Să sperăm că premierul va binevoi să-i răspundă.

Câte adeziuni au reușit să strângă țărăniștii din șantier? „Circa 20", ne-a declarat unul dintre cei inițiați în această afacere electorală. Nu-i de mirare că, după un asemenea eșec usturător, vizita fostului premier Theodor Stolojan în Șantierul Naval Constanța a produs un adevărat scandal în organizația locală a PNȚCD. Milică Dumitru, țărănistul din fruntea Consiliului de Administrație, dăduse ordin limpede: să nu fie adus fostul premier în șantier. Executivul a încălcat consemnul, apreciind că interesele economice ale unității sunt mai importante decât cele politice ale PNȚCD-ului. Țărăniștilor le-a sărit mustarul aflând că prezidențiabilul liberal a dat o raită prin unitatea în care ei se străduiesc, fără succes, să strângă semnături pentru candidatura lui Isărescu. Au luat foc. Cum adică, Stolojan să caloe în „parohia" lor, să le sufle 3.000 de voturi de sub nas? Așa ceva nu se înghite. Telefoanele au început să zbârnâie la „centru". Șefii cei mari au fost informați despre „erezia" conducerii SNC-iste, care, în loc să le ciugulească țărăniștilor din palmă, a invitat concurența politică în unitate. S-a decis să se ia măsuri exemplare, să fie înlăturați toți „opozanții".

„Decapitarea" șantierului naval a început cu directorul general Alexandru Stoian, căruia politrucii țărăniști i-au transmis, vineri seară, „ordinul" să-și prezinte demisia, pentru că „și-a permis" să-l invite pe Stolojan în șantier. Adept al teoriei potrivit căreia cei mai deștepți cedează, Stoian s-a conformat.

În aceeași zi, sub presiunea țărăniștilor care controlează Consiliul de Administrație și FPS-ul (încă acționar majoritar al SNC), AGA a propus destituirea directorului economic Nicolae Bădăluță, a directorului tehnic Beli Ermendido și directorului comercial Lucian Nicoară. Sarcina urmează să fie îndeplinită „întocmai și la timp" de Consiliul de Administrație. Primului i s-a impulat faptul că nu a rezolvat dosarul „22 Decembrie", care face obiectul dosarului nr. 1820/1999 al Curții de Apel. Țărăniștii fac presiuni ca SNC să nu-și apere șansele în Justiție și să încheie litigiul printr-o înțelegere „la masa verde" cu „Petromin". În urma acestor manevre, șantierul ar urma să piardă circa 3,5 milioane dolari. Acționariatul șantierului nominalizase o comisie pentru tratativele cu armatorul de stat, dar aceasta, într-o formă tacită, a boicotat mânăria, aplicând tehnica tragerii de timp. Deși Bădăluță nu are mandat direct în îndeplinirea acestei sarcini, țărăniștii au apreciat că acesta trebuie înlăturat din funcție, pentru că este principalul opozant al jefuirii șantierului. Surse din șantier, ne-au informat că acestuia nu i se iartă nici faptul că s-a opus unei hotărâri, venită din partea unor administratori, care vizează procurarea camerelor video pentru urmărirea personalului din șantier. Valoarea totală a „investiției" urma să se ridice la 250.000 dolari. Prima tranșă de 75.000 dolari trebuia să fie achitată imediat unei anume firme, fără licitație. Bădăluță a refuzat să avizeze cheltuiala ilegală și inutilă, cu argumente solide: Șantierul duce lipsa sculelor performante, care i-ar permite să crească productivitatea și calitatea, să îmbunătățească condițiile de muncă. Bani trebuie folosiți pentru reutilare, nu pentru cei verzi pe pereți. Mai mult, unitatea are nevoie acută de surse de finanțare pentru realizarea navelor contractate.

Nici Consiliul de Administrație n-a fost iertat. AGA l-a demis pe liberalul Nicolae Peride din CA. Țărăniștii îl suspectează că ar fi pus la cale vizita lui Stolojan împreună cu executivul societății. Bănuiala nedreaptă, pentru că, după informația noastră, aceasta a fost inițiată de persoane din...Partidul Democrat.

Vizita lui Stolojan i-a cătrănit atât de crunt pe țărăniști încât era cât pe ce să blocheze acțiunea de transformare a unei părți (18 milioane dolari) din datoria șantierului către AVAB în acțiuni. Deși, ședința AGA începuse la ora 14, abia la 17,30, după „decapitarea" șantierului, FPS-ul țărănist a transmis mandatul pentru aprobarea conversiei. AGA a aprobat această măsură, care transformă AVAB-ul în acționar principal al SNC, cu peste 60% din acțiuni. Hotărârea urmează să fie înscrisă la registrul Comerțului și cel al acționarilor, pentru a deveni efectivă. Până atunci, țărăniștii locali vor încerca să-și facă mendrele în șantierul pe care vreme de doi ani l-au dus cu presul că-i aduc finanțare și investitori.

Pentru ceea ce se petrece la SNC, premierului Mugur Isărescu și fruntașilor țărăniști ar trebui să le crape obrazul de rușine. Oricărui român ar trebui să-i fie o cumplită jenă că în țara lui politica se practică din nou cu grosolană neobrăzare în unitățile economice, că destinele unor întreprinderi reprezentative și ale unor oameni sunt sacrificate pe altarul intereselor de partid și clientelare.

Ion TIȚA-CĂLIN

Fig. 298d. Articol publicat în ziarul „Cuget Liber"/28 august 2000, prezentând jocurile politice care au dăunat activității de producție de la S.N. Constanța SA.

Anul 2001 avea să fie un an greu pentru Șantierul Naval SA Constanța, care era cu conturile goale, problema finanțării construcțiilor noi rămânând cheia continuării producției. Șantierul avea contracte ferme de construcții noi pentru export, dar și în curs de perfectare. Astfel, trebuiau construite 10 corpuri de nave dar și nave complet echipate din care: 2 mini bulk de 7.580 tdw, 2 nave LPG de 3.750 mc și 5.800 mc, 2 port containere de 1.100 TEU plus alte 2 opțiuni, un trauler pentru pescuit, o navă de aprovizionare plus 2 opțiuni. În curs de contractare se mai afla: un doc plutitor de 8.000 t pentru Anglia, 2 port containere de 2.500 TEU pentru Polonia și câteva port containere de 3.100 TEU pentru Germania. Anul 2001 a debutat la fabrica de reparații nave cu 3 nave în docuri și încă 3 ce soseau la începutul lunii ianuarie și anume: nava „Feng", pentru înlocuirea la corp a cca. 100 t tablă, nava „Aktl" cu avarii la cârmă și înlocuirea la corp a cca. 150 t tabla și „Arados" cu lucrări de doc.

Odată cu schimbările politice, se prevesteau totuși și vremuri mai bune pentru șantier, care aștepta soluția privatizării. La construcții noi, anul 2001 a debutat cu lansarea la apă, la data de **5 febr.**, a **minibulkerului de 7.580 tdw „Attika".** Referitor la acest eveniment, ziarul „Cuget liber"/5 febr. 2001 a publicat fotografia navei (vezi 299f) și a consemnat declarația inginerului **S. Putinei,** purtătorul de cuvânt al Șantierului Naval SA Constanța:

*"Este vorba de o navă completă, contractată cu firma germană „Ferrostaal", pentru armatorul Peter Dohle. Nava are lungimea de **107,6 m**, lățimea, **18.2 m**, înălțimea la puntea principală de **9 m** și pescajul de **6,63 m**. Este dotată cu un motor MAN B&W, care dezvoltă o viteză de **12 Nd**. Nava va fi livrată beneficiarului în luna aprilie 2001. În cursul acestei luni va mai fi lansată la apă nava LPG carrier de 5.600 mc iar în luna Mai, „sora" minibulker-ului **„Attika"**.* La data de **22 febr. 2001**, la Șantierul Naval SA Constanța s-a lansat la apă nava **LPG de 5.600 mc „Kappa Gas"**. Nava are lungimea de 108 m, lățimea de 16,8 m, înălțimea la puntea principală de 9,4 m și pescajul de 6,15 m. Motorul principal de tip MAN B&W, dezvoltă o viteză de 16,2 Nd. Ziarul „Cuget Liber"/23 febr. 2001 a publicat fotografia navei (vezi 300f) și declarația inginerului **Sorinel Putinei** (vezi 301f) la acest eveniment: *„Construcția a început la data de 13 aprilie 2000 și va fi livrată pe 28 febr. 2001. Beneficiar este firma germană „Mutzelfeldt Werft" în care acționar majoritar este „Ferrostaal". Șantierul a căpătat experiență în construcția navelor de acest tip. Dacă la primul LPG s-a realizat doar corpul, la ultima navă constructorii constănțeni au executat și montajul instalațiilor. Ținta noastră este să ajungem la livrarea navelor complete, ceea ce presupune și montajul instalației de gaz. Până în prezent, din docurile șantierului au fost lansate la apă o navă LPG de 3.700 mc și două de 5.600 mc. În prezent, în hala de construcții corp se execută secțiile pentru un alt LPG de 3.700 mc și pentru un port container de 1.100 TEU. Până la sfârșitul lunii febr., pe platformă vor fi finalizate primele grupuri de 800 t pentru cel de al 2-lea minibulk de 7.580 tdw".*

Eveniment, la SNC

Minibulker-ul „Attika" a fost lansat la apă

Fig. 299f. Fotografie publicată în ziarul „Cuget Liber"/5 febr. 2001. La S.N. Constanța SA a fost lansat la apă minibulker-ul „Attika" de 7.580 tdw export pentru firma germană „Ferrostaal". Caracteristicile navei: L = 107,6 m, B = 18,2 m, H = 9 m, pescaj = 6,63 m. Motor principal tip: MAN B&W, Viteza navei = 12 Nd.

Nota autorului: *Pe D-l* ***Ing. Sorinel Putinei*** *l-am cunoscut când a venit în șantier ca inginer stagiar, absolvent în anul 1979 la Universitatea Galați, facultatea de Mecanică, Secția Instalații navale. A fost promovat foarte repede la Atelierul de Proiectare Tehnologii Construcții Noi* ***(APTCN)****,* ***grupa de instalații de tubulatură.***

Coordonând activitatea acestui atelier cu 9 grupe de proiectare tehnologii, l-am remarcat pe tânărul inginer Sorinel Putinei, care se documenta permanent pentru aplicarea soluțiilor noi în proiectarea tehnologiilor de fabricație a instalațiilor cu care se dotau navele de mare tonaj (mineralierele de 55.000, 65.000 și 165.000 tdw, petrolierele de 150.000 și 85.000 tdw). El a completat pleiada de ingineri navaliști valoroși, promoțiile din deceniul al 8-lea al Sec. XX,

*cu care am lucrat, și care s-au afirmat la **APTCN**. Este vorba de **Ing. Al. Stoian** și **Ing. N. Bocăneală** (promoția 1971), **Ing. D. Vasilache** și **Ing. N. Cosma** (promoția 1972), **Ing. C. Trofin** (promoția 1974) și **Ing. P. Hârțescu** (promoția 1978). E cunoscut faptul că aceștia toți aveau să devină conducători **(Ing. Al. Stoian, director general, Ing. P. Hârțescu, director tehnic, Ing. N. Bocăneală, Ing. Șef la F.C.R.N. „2 Mai" Mangalia, Ing. N. Cosma, Șef APSAM și Ing. C. Trofin, Șef Secție Tubulatură)**. Tot la **APTCN**, în acea perioadă a lucrat și **Ec. C. Matei**, specialist în calculații de preț la nave și care a fost ulterior **Contabil Șef**.*

La SNC

„Kappa Gas" a fost lansată la apă

Fig. 300f. 22 febr. 2001. La S.N. Constanța SA a fost lansată la apă nava „Kappa Gas".
Nava este livrată la export firmei germane „Mutzelfeldt Werft". Nava LPG de 5600 mc „Kappa Gas" are următoarele dimensiuni: L = 108 m, B = 16,8 m, H = 9,4 m, pescaj = 6,15 m.
Nava este dotată cu un motor principal de tip MAN B&W, Viteza navei = 16,2 Nd.

Fig. 301 f. Ing. S. Putinei, a absolvit în anul 1979 Univ. Galați. Fac. Mecanică, Secția Instalații Navale, fiind repartizat La S.N. Constanța. Aici (la APTCN), s-a specializat în proiectarea de tehnologii noi pentru execuția instalațiilor de tubulatură la navele de mare tonaj. Ulterior, Șef la Servicii importante, APTCN, Plan-Programare, Senior Manager al Departamentului Tehnic și de Planificare, purtător de cuvânt al S.N. Constanța ... etc. Succes!

La fel, inginerul Sorinel Putinei *era perseverent, responsabil și mereu în pas cu producția de nave, care la acea vreme se derula în șantier în ritm rapid, urmărind fabricația tubulaturilor pe fluxul tehnologic din Secția Tubulatură, pe platformele de premontaj și saturare blocsecții, aplicând soluțiile moderne de modulizări și agregatizări, montajul pe nave a instalațiilor și efectuarea probelor de funcționare. Soluțiile promovate de Ing. S. Putinei contribuiau la creșterea productivității și calității precum și la reducerea consumurilor de materiale și a ciclurilor de fabricație. Cu specializarea și experiența dobândită a condus ulterior activitatea APTCN, Serviciul Plan programare, apoi, Senior Manager al Departamentului Tehnic și de Planificare etc. Interviul de mai sus, dat cu prilejul lansării la apă a navei LPG de 5.600 mc. „**Kappa Gas**" confirmă specializarea și experiența sa pentru susținerea și promovarea în șantier a execuției de astfel de nave complete. Îi urez sănătate și mult succes în activitatea viitoare".*

În luna martie 2001, noua guvernare social-democrată a inclus Șantierul Naval SA Constanța, împreună cu 16 mari societăți din România, pentru privatizarea cât mai grabnică. La București a avut loc conferința de presă **AVAB** (Autoritatea pentru Valorificarea Activelor Bancare), care a devenit principal acționar cu **58,8%,** prin conversia în acțiuni a unei creanțe de 18 milioane $. La data de **19 aprilie 2001** la Șantierul Naval SA Constanța s-a întrunit noul acționariat format din: ORCB (Oficiul de Recuperare a Creanțelor Bancare, fostul AVAB), cu participare de 58,53%, APAPS (Autoritatea pentru Privatizare și Administrarea Participațiilor Statului), cu 24,40%, SIF Moldova, cu 6,62%, SIF Transilvania, cu 2,38% și alții cu 8,07%. Adunarea Generală a Acționarilor din Șantierul Naval SA Constanța a cerut schimbarea echipei manageriale condusă de Mitică Dumitru și a respins Raportul de gestiune, prezentat de acesta.

S-au făcut și propuneri pentru noua echipă managerială: A. Daraban, St. Giuglea și Marian Motoc, deputați, Victor Teodosescu, Anișoara Georgescu, director general al Direcției Activelor Bancare din cadrul ORCB, reprezentanta ORCB, C. Rădulescu, șeful Sucursalei de Sud-Est a APAPS, Prof. dr. docent V. Manole, ASE București, Doina Nitu, de la Ministerul Industriilor și Viceamiralul Gh. Anghelescu. Președinte al acestui nou Consiliu de administrație a fost propus **ing. Al. Stoian**, directorul general al Șantierului Naval SA Constanța. La analiza activității vechiului Consiliu condus de Mitica Dumitru s-a constatat situația falimentară a șantierului, care în anul 2000 a înregistrat pierderi de 130 miliarde lei, la care se adăugau și pierderile de 437,4 miliarde lei acumulate în anii trecuți. Productivitatea muncii în anul 2000 a fost de numai 168,76 milioane lei/salariat față de 283,61 milioane lei/salariat, realizată în 1999. S-au înregistrat creanțe de 47,6 miliarde lei și datorii de 596,3 miliarde lei. Justificările aduse în AGA de **Mitică Dumitru**, precum că această situație a fost creată de diferențele de curs dolar-marcă, nu au convins pe participanți și în cuvântul lor, **Ec. Anișoara Georgescu** (reprezentanta ORCB) și **Ing. E. Concegulian** (reprezentant SIF Transilvania) l-au făcut responsabil de falimentarea șantierului. Acționarul **APAPS** era reprezentat de **Ing. Gh. Catrinescu**, director Navexim Galați, C. Dicu, director BCR București și C. Leu, director general adjunct Uzin Import-Export București.

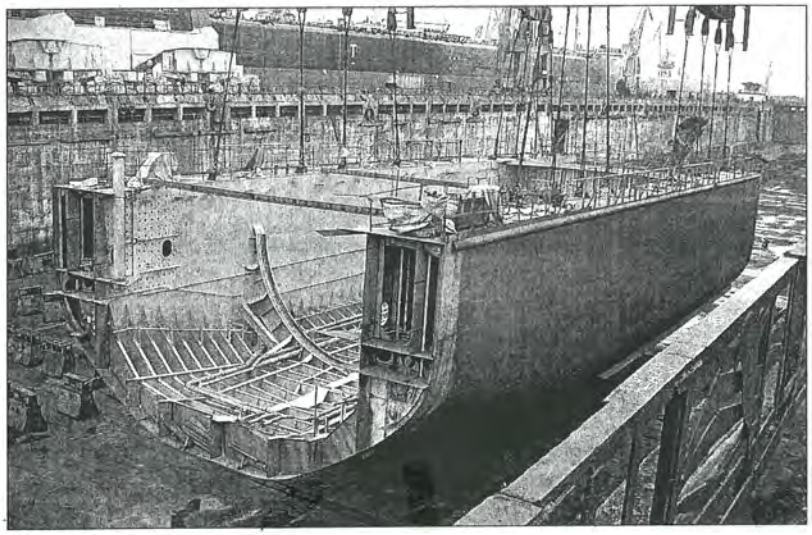


Fig. 302f. Bloc de 900 t pentru nava LPG de 3.750 mc „Happy Falcon”, introdus în docul uscat cu 2 macarale de 480 t (Fotografia a fost publicată în „Cuget Liber”/8.XI.2001).

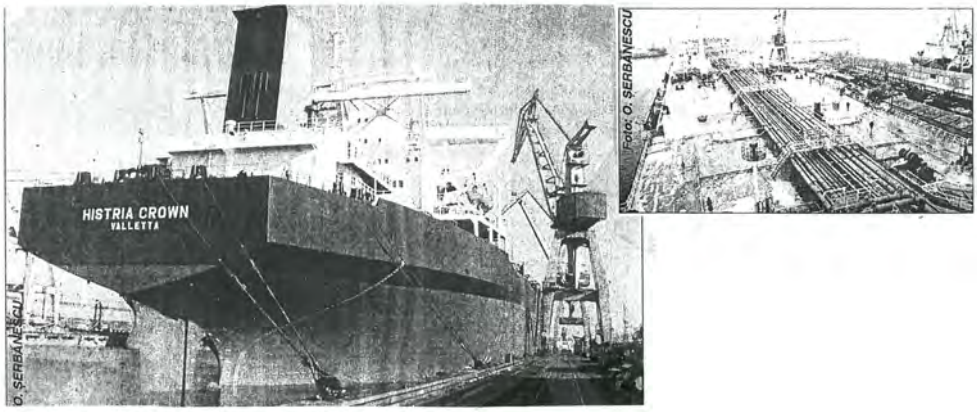


Fig. 303f. 27.XI.2001. La S.N. Constanța au fost finalizate lucrările de modernizare, conversie și reparații la petrolierul de 150.000 tdw „Histria Crown”, fost „Biruința”, cel de al 4-lea din seria de 6 de acest tip, construite la S.N. C-ta în perioada 1978 – 1991. Petrolierul de 150.000 tdw nr. 4 „Biruința” a fost livrat la Navlomar în 1984. Lucrările la nava „Histria Crown” au început la data de 23.VI.2001 și s-au terminat la 18.XI.2001 (5 luni). Principalele lucrări executate:

– nava a fost scurtată cu 5,15 m (de la 304 m la 298,85 m), în baza unui proiect aprobat de GL pentru ca nava să se încadreze cerințelor Turciei pentru trecerea prin strâmtoarea Bosfor;
– s-au înlocuit 600 t tablă;
– s-au sablat și vopsit tancurile de balast (parțial, prin cooperare).

Costul lucrărilor: 3,3 milioane $ din care, șantierului naval i-au revenit 2 milioane $. Pe data de 18.XI.2001 nava a plecat în probele de mare iar ceremonia de livrare a avut loc la S.N. C-ta la data de 27.XI.2001 (Fotografiile navei au fost publicate în ziarul „Cuget Liber”/28.XI.2001).

ORCB și APAPS au desemnat prin mandat noul Consiliu de administrație format din: **Ec. Anișoara Georgescu**, director general ORCB, **președinte; Membri:** Adrian Tuica, directorul Direcției de control financiar Constanța, deputații St. Giuglea și M. Motoc (reprezentanți ai ORCB), Doina Nitu, director în Ministerul Industriilor, C. Rădulescu, director APAPS, Sucursala de Sud-Est și V. Manole, Prof. dr. docent ASE București (reprezentant APAPS).

Ing. Al. Stoian a rămas în continuare în funcția de director general al Șantierului Naval SA Constanța, el refuzând propunerea de a fi Președintele Consiliului de administrație, motivând că alte persoane sunt mai aproape de forurile conducătoare. **Ec. Anișoara Georgescu**, director general al Activelor Bancare din cadrul ORCB, noul președinte al Consiliului de Administrație a anunțat că va prezenta Guvernului strategia de privatizare a Șantierului Naval SA Constanța, care se va face prin vânzarea pachetelor de acțiuni deținute de ORCB și APAPS, către un investitor strategic sau un consorțiu de firme. Prețul de licitație va porni de la 1$/acțiune, minimul agreat de ORCB. La data de 19 aprilie 2001 existau 4 scrisori de intenție pentru cumpărarea Șantierului Naval SA Constanța. La data de **21 mai 2001, Guvernul României a aprobat strategia de privatizare a Șantierului Naval SA Constanța.** Guvernul a împuternicit APAPS să vândă partea de acțiuni deținută de acționarul majoritar ORCB și a dispus ca în decurs de 2 săptămâni, APAPS să întocmească caietul de sarcini și să facă anunțul în presa internațională privind vânzarea Șantierului Naval SA Constanța. La acea dată șantierul avea 2.770 salariați și 500 subcontractori.

La data de **6 iunie 2001**, Șantierul Naval SA Constanța a fost lovit de un accident colectiv cu urmări tragice pentru familiile, rudele și prietenii celor 10 muncitori care și-au pierdut viața în condiții groaznice. Muncitorii au fost arși de vii în urma exploziei gazelor și incendiului declanșat în tancul în care lucrau, pe nava petrolier „Anopolis" aflată în docul uscat de reparații. Nava sub pavilion maltez intrase în șantier pentru reparații la corp (schimbări de osatură). La intrarea în șantier, conform normelor, Capitania portului prin expertul său maritim Al. Dima a prezentat certificatul de degazare a tancurilor și șantierul a început lucrările cu sudorii autogeni, sudorii electrici și constructorii navali.

După accident s-au prezentat la Șantierul Naval SA Constanța pentru anchetă miniștrii **Ovidiu Mușatescu** și **I. Blanculescu.** Au fost arestați imediat expertul maritim Al. Dima, directorul fabricii de reparații, Ing. M. Zdru și șeful secției I-a reparații nave, Ing. Ibram Cetin. La data de 9 iunie 2001, din șantier au mai fost arestați Ing. Al. Stoian, director general și Ing. E. Tiron, director tehnic. Ca înlocuitor provizoriu, pe funcția de director general a fost numit **Ing. N. Matei**. La data de 5 iulie 2001, comisia de anchetă a sancționat 29 salariați de la Șantierul Naval SA Constanța și 15 persoane au fost inculpate penal, printre care Sing. D. Ștefănescu, dispecerul și 3 maiștri. S-a cerut și arestarea comandantului și secundului navei petrolier „Anopolis". Până la data de 23 iulie 2001 s-au executat lucrări supli-

mentare de curățire și degazare a tancurilor de la nava petrolier „Anopolis" și a fost obținut certificatul de lucru. La data de 30 august 2001 au fost eliberați din arest Ing. Al. Stoian, Ing. E. Tiron, Ing. M. Zdru și Ibram Cetin iar la data de 21 sept. 2001 a fost eliberat și expertul Capitaniei portului Constanța, Al. Dima. Timp de 90 de zile, cât a fost arestată conducerea, șantierul a înregistrat o pagubă de 1,5 milioane dolari, 4 nave plecând pentru reparații în Ucraina și Bulgaria. Suma de 34 miliarde lei promisă de minister pentru investiții de retehnologizare nu a fost virată iar vama a sigilat cele 60 instalații de sudură semiautomată în CO_2, șantierul neavând bani să achite taxele vamale în valoare de 2,3 miliarde lei. Aceste echipamente în valoare de 430.000 EURO au fost eliberate din vamă la data de 22 oct. 2001 la intervenția directă a deputatului Ing. A. Daraban. După groaznicul accident s-au promis ajutoare în valoare de 10 miliarde lei pentru echipamente de protecția muncii, neonorate încă. Portofoliul de comenzi asigura doar 30% din capacitatea șantierului fiind pusă în pericol soarta a 2.700 salariați.

La data de 16 oct. 2001, justiția londoneză va judeca dosarul „Anopolis", armatorul navei deschizând acțiuni de arbitraj. Nava va fi lansată la apă în noiembrie 2001 și va fi reținută în șantier până la finalizarea litigiilor comerciale.

Revenind la derularea acțiunilor privind privatizarea șantierului, la data de 23 oct. 2001, APAPS a prelungit termenul de depunere a ofertelor pentru vânzarea celor 16.412.083 acțiuni, reprezentând 82,93% din capitalul social al Șantierului Naval SA Constanța. Capitalul social al șantierului era de 494.820.719.000 lei, împărțit în 19.792.828 acțiuni cu o valoare nominală de 25.000 lei. Inițial ofertele trebuiau depuse până la 22 oct. 2001 ora 16, iar deschiderea pe 23 oct. ora 10. Amânarea s-a făcut la cererea investitorilor români și străini, pentru obținerea de noi informații privind Șantierul Naval SA Constanța. S-a stabilit ca documentarea investitorilor să se facă până la 2 noiembrie 2001 și depunerea ofertelor până la 12 noiembrie 2001, ora 16 și deschiderea pe data de 13 noiembrie 2001, ora 10. Pentru participare, investitorii trebuiau în mod obligatoriu să cumpere dosarul de privatizare care costa 264 milioane lei și să depună o garanție în valoare de 82 miliarde lei. La acea dată, structura acționariatului era următoarea: AVAB, 58,53%; APAPS, 24,40%; SIF Moldova, 6,62%, SIF Transilvania, 2,38% și alți acționari, 8,07%. În așteptarea deschiderii ofertelor depuse de investitori pentru preluarea șantierului, la data de 08.11.2001, activitatea la docul uscat de construcții marca un nou eveniment prin începerea montajului din blocuri mari de 900 tone a corpului navei **LPG de 3.750 mc „Happy Falcon"**, destinată exportului la firma germană „Ferrostaal" (vezi 302f). La această importantă manevră făcută în tandem cu cele 2 macarale de 480 tf fiecare, **directorul de producție Ing. V. Bucur** a declarat reporterului de la ziarul „Cuget liber" următoarele: *„Nava va fi realizată din 6 blocuri mari care au un grad înalt de saturare și cu operațiile de sablaj și vopsire făcute atât la exterior cât și la interior. Montajul în doc este bine organizat, se desfășoară în 3 ture și sperăm să-l executăm într-un timp record de numai 8 zile. Nava are lungimea de 95,6 m, lățimea de 14,4 m, înălțimea la puntea*

principală de 7,5 m, pescajul de 5,35 m, și va fi dotată cu un motor principal MAK 6M32C. După lansarea la apă, nava va fi armată complet cu mașini și instalații, inclusiv buteliile de gaz și livrată beneficiarului. În docul uscat de construcții va începe montajul portcontainerului de 1.100 TEU, comanda nr. 555 iar în hală se construiesc secțiile portcontainerului de 1.100 TEU, comanda nr. 556. În anul 2002 se vor executa 4 remorchere (2 x 28,5 m și 2 x 30m lungime) pentru firma olandeză „Rinvald", o navă de pozat cabluri submarine și 2 nave supply pentru norvegieni."

La data de 23 iunie 2001, la fabrica de reparații nave de la Șantierul Naval SA Constanța au început lucrările de reparații, conversie și modernizare a fostului petrolier de 150.000 tdw **„Biruința"** (al 4-lea din seria de 6 construite de șantier), livrat de șantier în anul 1984 la „Navlomar" România. Această navă, preluată de **„Histria Ship Management"** (**armator Gh. Bosînceanu**), a fost rebotezată cu un nume nou **„Histria Crown".**

Lucrările executate de șantier au avut o complexitate deosebită și au durat 5 luni (vezi 303 f). La terminarea lucrărilor de reparații, **Ing. Radu Rusen**, directorul general al Companiei Histria Ship Management a declarat reporterului de la ziarul „Cuget Liber"/28 noiembrie 2001, următoarele: *„În baza unui proiect aprobat de **Germanischer Lloyd**, lungimea navei a fost redusă cu **5,15 m** (de la 304 m la 298,85 m), astfel ca „**Histria Crown**" să se încadreze în cerințele regulamentului turcesc privind tranzitul prin strâmtorile Bosfor și Dardanele."*. Scurtarea lungimii navei a implicat reorganizarea punții de manevră din prova și compartimentul de cârmă, în paralel cu execuția numeroaselor lucrări de modernizare a instalațiilor cerute de normele internaționale și în special de societățile majore Shell, Mobil, Texaco, Elf, care impuneau reguli peste Registrul de supraveghere și clasificare.

La reparația corpului s-au înlocuit și 600 tone de tablă pentru realizarea și certificarea rezistenței structurale la un nivel superior standardelor cerute de societățile de clasificare și îndeplinirea noilor reguli impuse de companiile de transport țiței. În premieră, s-au sablat și vopsit tancurile de balast, lucrare mare și dificilă, făcută atât de oamenii șantierului (subcontractori), cât și de Compania Technical Shiprepairs and Maintenance din cadrul grupului de firme „Histria", care a executat jumătate din acest volum.

Valoarea întregului program de lucrări și inspecții specifice pe doc, intervenții și reparații la instalațiile de bord precum și cele de aducere în reguli pentru modernizarea navei, s-au ridicat la suma de **3,3 milioane $**, Șantierul Naval SA Constanța încasând **2 milioane $**. Din partea șantierului, lucrările au fost coordonate de **Ing. Eugen Dinu**, șeful serviciului de programare și urmărirea producției de reparații nave.

La data de **29 noiembrie 2001**, la Șantierul Naval SA Constanța a avut loc ceremonia de reintrare în exploatare a petrolierului **„Histria Crown"**. Au fost prezenți: Miron Mitrea, ministrul transporturilor, prefectul județului și primarul orașului Constanța, armatorul Gh. Bosînceanu, Ing. E. Beli, directorul general al șantierului (vezi 301 f), comandantul navei, Amza Perudin, parlamentari și

personalități din lumea shipping-ului. La acest eveniment, **Gh. Bosînceanu** a declarat următoarele: *„Reducerea lungimii navei a fost necesară datorită regulilor noi impuse de autoritățile turce la tranzitarea strâmtorilor Bosfor și Dardanele. Nava, oricum venea pentru inspecție și reparații în martie 2002 și de aceea am adus nava mai devreme în șantier pentru a rezolva și această problemă”.*

Știrea zilei

„Histria Ship Management“ a lansat comenzi pentru patru nave de 40.000 tdw la SNC

În acest an, Șantierul Naval Constanța are în derulare contracte pentru construcția a două minibulker-uri de 7.580 tdw, o navă portcontainer de 1.100 TEU, un LPG carrier de 5.600 mc și altul de 3.750 mc. Patru din aceste nave sunt contractate de „Ferrostaal“ Germania, iar una de către „Mutzelfeldtwerft“ Germania. Au mai fost semnate și urmează să intre în vigoare opțiuni și scrisori de intenție pentru: două tanc product-carriere de 40.000 tdw (plus două opțiuni), comandate de „Histria Ship Management“ Constanța, 3 portcontainere de 1.100 TEU și un minibulker de 7.580 tdw, pentru „Ferrostaal“, două nave de aprovizionare platforme, un clam vessel și un rov trencher vessel, pentru trei firme norvegiene, și câte 1.700 t secții pentru patru portcontainere de 2.600 TEU, solicitate de Șantierul Naval Gdynia, din Polonia. ***(I.T.C.)***

Fig. 300d. Știre extrasă din ziarul „Cuget Liber”/7 febr. 2002.

La SNC

Portcontainerul Lania a primit botezul mării

● Nava este construită pentru firma germană Ferrostaal

Fig. 304f. 26 aprilie 2002. La S.N. Constanța s-a lansat la apă portcontainerul de 1.100 TEU „Lania”pentru export la firma germană „Ferrostaal” (Fotografia a fost publicată în „Cuget Liber”/27 aprilie 2002).

În privința calității lucrărilor de reparații, conversie și modernizare a navei, cuvinte de mulțumire și apreciere la superlativ au avut **Ing. R. Rusen**, directorul general al Companiei Histria Ship Management, armatorul **Gh. Bosînceanu** și comandantul navei, **Amza Perudin**. Slujba de sfințire a navei a fost oficiată de **Înalt Preasfinția Sa Teodosie**. După festivitate, nava a plecat la Novorosirsk pentru a încărca țiței.

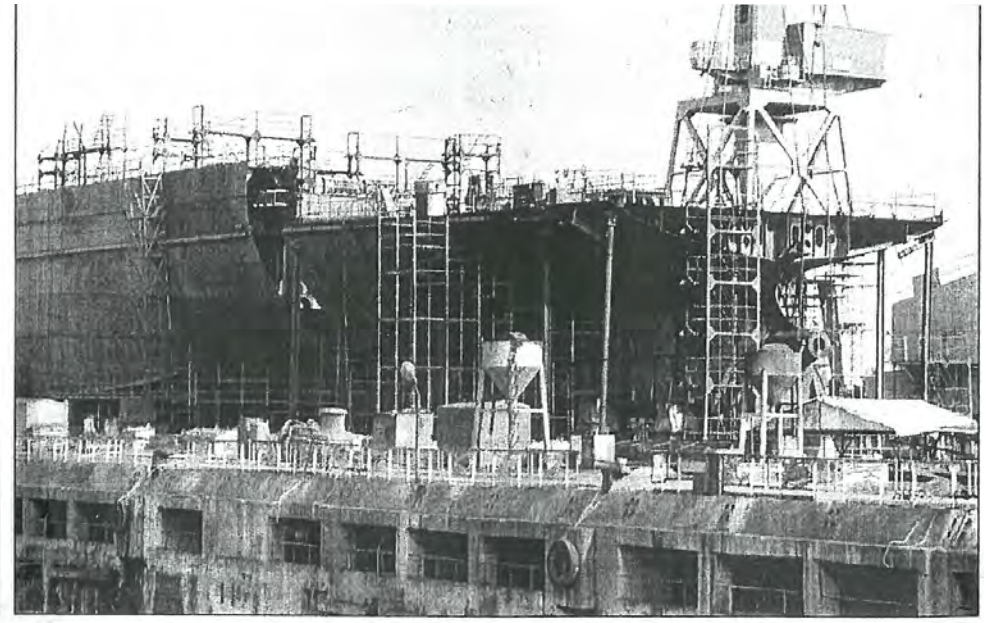


Fig. 305f. La S.N. Constanța, activitate intensă de construcții nave în docurile uscate, înainte de privatizarea șantierului (Fotografie publicată în ziarul „Cuget Liber"/23 iulie 2002).

Programul de reparații și modernizări nave al grupului de firme „Histria" va continua cu lucrările la mineralierul de 54.000 tdw „Histria Sun". De asemenea, Compania „Histria Ship Management" a lansat comenzi la Șantierul Naval SA Constanța și pentru construcția a 2 nave tanc product-carriere de 40.000 tdw (vezi 300 d).

Referitor la privatizarea Șantierului Naval SA Constanța, Gh. Bosînceanu a spus: ***„Investitorul Resource Internațional, din Insulele Marshall (****unica firmă care a depus o ofertă****), este controlat în proporție de 51% de firmele Histria Ship Management și TSM care fac parte din Histria Group. Am depus ofertă pe data de 12 noiembrie, s-a deschis pe data de 13 plicul cu prezentarea ofertantului, care conține 237 de file, și așteptăm rezultatul analizei APAPS".***

La data de **26 aprilie 2002**, la Șantierul Naval SA Constanța s-a lansat la apă nava **portcontainer de 1.100 TEU „Lania"** (vezi 304f), destinată exportului la firma germană „Ferrostaal". Ziarul „Cuget Liber"/27 aprilie 2002 consemnează declarația făcută de purtătorul de cuvânt al șantierului naval, **Ing. S. Putinei**, referitor la nava lansată la apă: *„Valoarea unei astfel de nave pe piață este de circa 32 milioane de mărci"*. În articolul publicat la acea dată se menționa și faptul că șantierul mai are în execuție cea de a 6-a navă din seria portcontainerelor de 1.100 TEU, care se află pe platforma de montaj; 2 remorchere de **28 m** lungime,

finalizate, pentru firma **Rynvald-Olanda**, care vor fi livrate până la jumătatea lunii iunie, când va veni nava de transport; alte 2 remorchere de **30 m** lungime pentru olandezii de la Rynvald și **2 nave supply de 2.200 tdw** pentru firma norvegiană **Kleven**.

Dar bilanțurile economico-financiare dezastroase înregistrate la Șantierul Naval SA Constanța (vezi 301d), întârzierile în livrarea navelor contractate la export și subțierea continuă a portofoliului de comenzi pentru construcții noi au descalificat echipa managerială. La acestea s-a adăugat și suspendarea de către Germanischer Lloyd, la începutul lunii martie 2002, a certificatului ISO 9001 ce-i fusese acordat în 1997 pentru faptul că atunci echipa managerială a Șantierului Naval SA Constanța, în frunte cu **Ing. A. Daraban**, prin rezultatele înregistrate, dăduse un semnal pozitiv semnificativ pieței internaționale a construcțiilor și reparațiilor de nave. Atunci, acea echipă managerială a contribuit la relansarea Șantierului Naval SA Constanța pe piața externă, satisfacția beneficiarilor pentru calitatea navelor livrate fiind evidentă.

Decizia din martie 2002 a auditorului Germanischer Lloyd Certification GmbH însemna o calitate a managementului de neacceptat și sancțiunea aplicată conducerii șantierului dădea un semnal negativ și pe piața externă privind lucrările executate de Șantierul Naval SA Constanța.

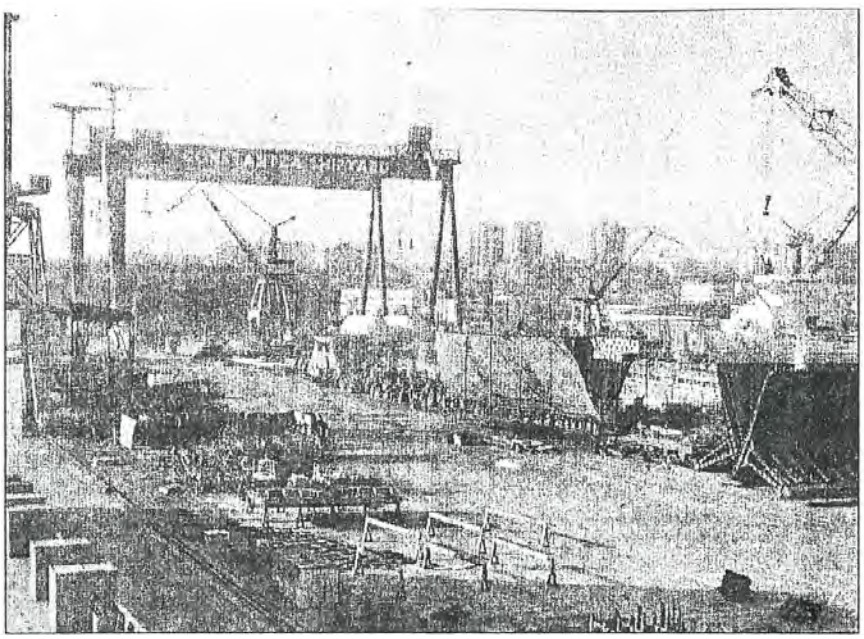


Fig. 306f. S.N. Constanța SA, vedere înainte de privatizare.

Înaintea privatizării

Patrimoniul SNC-ului se subțiază

După un an de administrație „salvatoare", sub șefia Anișoarei Georgescu, bilanțul preliminar e de coșmar: pierderi din exploatare de 84,48 miliarde lei, pierderi financiare de 107,13 miliarde lei si o pierdere totală de 265,27 miliarde lei. Suma datoriilor se ridică la 1.024,99 miliarde lei, din care: împrumuturi și datorii asimilate - 338,25 miliarde lei; obligații față de furnizori - 123,2 miliarde lei; clienți creditori - 262,73 miliarde lei; alți debitori (bugetul de stat, APAPS, SIF-uri, bugetul local și alții) - 300,8 miliarde lei. Pierderile acumulate în ultimii ani au depășit pragul de 50% din capitalul social de 494,82 miliarde lei, determinând o reducere drastică a capitalurilor proprii, la numai 269,96 miliarde lei.

Publicarea acestor cifre seci, necontestate de altfel, ne-a atras un sac de reproșuri din partea „doamnei de fier", care consideră că dezvăluirea lor s-ar fi făcut într-o manieră „neprofesionistă". Dar cât de profesionistă a fost, oare, maniera de administrare a SNC-ului, între două trenuri, care a contribuit la dezastruosul bilanț?

La bilanțul pe anul 2000, Mitică ...mitru, fostul președinte al consiliului ...e administrație al Șantierului Naval ...onstanța, s-a prezentat în fața ac...ionarilor cu un bilanț de groază: pierderi ...n exploatare - 15,2 miliarde lei, pierderi ...anciare - 80,1 miliarde lei, pierderi ...cepționale - 35,3 miliarde lei, pierdere ...tală - 130,7 miliarde lei (care se adaugă ...pierderea de 437,4 miliarde lei, ...umulată în anii trecuți), productivitatea ...ncii de 168,76 milioane lei/salariat (față ...283,61 milioane lei în 1999), creanțe ...47,6 miliarde lei și datorii de 596,3 ...iarde lei. Cu alte cuvinte, dezastru. ...nci, Anișoara Georgescu, reprezen...a AVAB în AGA, care avea să fie ...ntă președinte în locul lui Mitică ...mitru, a exclamat: **„Șantierul este în ...ație de faliment! Totul e pe negativ, ...ți indicatorii. Nu credeți că trebuie ...ne întrebăm de ce mai existăm?**

Anișoara Georgescu

„Doamna de fier"

Fig. 301d. Extras din articolul publicat în ziarul „Cuget Liber"/4 martie 2002.

eli Ermendido

Fig. 301f. Dir. G-ral, Beli Ermendido.

7.

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ÎN PERIOADA 2002 – 2017

7.1. 12 APRILIE 2002 – PRIVATIZAREA ȘANTIERULUI NAVAL CONSTANȚA S.A.

La data de 12 aprilie 2002, ora 12.30, după o serie de negocieri, contractul de vânzare-cumpărare a fost semnat de omul de afaceri Gh. Bosînceanu, din partea cumpărătorului Resource Internațional SA (din Insulele Marshall) și ministrul Ovidiu Mușatescu, din partea vânzătorului APAPS (vezi 307f).

Contractul prevedea ca societatea **Resource Internațional SA** (în cadrul căreia participarea română era de **51%**, cu acțiuni nominative, la vedere), cumpăra pachetul de acțiuni de **82,93%**, deținut de AVAB și APAPS la Șantierul Naval SA Constanța, valoarea totală a tranzacției fiind de **17,42 milioane $**. Această sumă reprezintă prețul acțiunilor, aportul de capital, investițiile și capitalul de lucru. Totodată, cumpărătorul prelua datorii bilanțiere, extrabilanțiere și riscuri din litigii de **38 milioane $**.

Trebuie precizat că acționarii firmei din Insulele Marshall care au cumpărat pachetul majoritar de acțiuni de la Șantierul Naval SA Constanța, sunt **Histria Shipmanagement SRL din Constanța**, cu **26%** din acțiuni, **Technical Shiprepairs and Maintenance SRL Constanța**, cu **25%** din acțiuni, precum și o serie de **firme din Cipru și Malta**, cu o cotă de **49%** din capitalul social.

Contractul s-a semnat cu perioada suspensivă care expira la 31 iulie 2002, în care cele două părți, vânzătorul și cumpărătorul, trebuiau să ducă la bun sfârșit anumite angajamente. Astfel, APAPS trebuia să promoveze o ordonanță de urgență privind conversia în acțiuni a unei datorii de cca. 14 milioane $ de bilanț și a alteia extrabilanțiere de 6 milioane $, dintr-un total general de 62 milioane $ datorii și riscuri din litigii. Actul normativ a fost prezentat în ședința de guvern și a fost agreat de principiu. Acțiunile rezultate din această operațiune vor fi oferite spre cumpărare, cu prioritate, firmei **Resource Internațional**. Restul datoriilor este preluat de cumpărător fără nici un fel de eșalonări.

Pe perioada suspensivă, vânzătorul și cumpărătorul vor numi 2 persoane care vor avea statut de administratori specialiști, conform Legii nr. 136/2002.

Cumpărătorul se obligă să nu modifice obiectul principal de activitate al societății pe o perioadă de 5 ani, să nu hotărască în mod voluntar dizolvarea și lichidarea ei, să nu aprobe sub nici o formă înstrăinarea vreunuia din activele sale vitale. De asemenea, se angaja să mențină forța de muncă pe perioadă nedeterminată, respectiv **2.510 salariați**, eventualele restructurări, efectuate de comun acord cu sindicatul, trebuind să fie motivate de investițiile pentru retehnologizare (dar reducerea să nu depășească 200 persoane). La data semnării contractului de vânzare-cumpărare, Șantierul Naval SA Constanța avea **2.738 angajați**. Având în vedere situația economică grea în care se afla șantierul, cu un volum mare de datorii și fără comenzi, bilanțul anului 2002 urma să fie tot în pierdere.

După realizarea transferului acțiunilor către Resource Internațional, prioritatea nr. 1 a cumpărătorului era plata, din surse atrase, a datoriilor către creditorii privați, pentru ca șantierul să scape de riscul intrării în procedura de lichidare. În al doilea rând, trebuiau aduse cât mai multe nave la reparații pentru obținerea fondurilor pentru demararea investițiilor pentru retehnologizare, astfel ca în viitor, șantierul să poată semna contracte de construcții noi care să aducă profit. Toate precizările privind datele contractului de privatizare, prezentate mai sus, au fost făcute de omul de afaceri **Gh. Bosînceanu** și publicate în ziarul „Cuget Liber”/13 aprilie 2002. La conferința de presă, reprezentantul vânzătorului, **ministrul Ovidiu Mușatescu**, semnatarul contractului de privatizare, a declarat presei următoarele: *„După Sidex (Galați) și Rafo (Onești), această privatizare a fost a treia ca dificultate. **Șantierul Naval SA Constanța** este o societate care se confruntă cu numeroase probleme. În momentul transferului de proprietate, merita să-i acordăm o șansă, altfel ar fi trebuit declanșată procedura de lichidare judiciară. Acum, la semnarea contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni, pot spune că sunt mândru că S. N. Constanța va funcționa în continuare”*.

În luna august 2002, Autoritatea pentru Privatizare (APAPS), în urma ordonanței de urgență date de Guvern, a fost mandatată să vândă Companiei Resource Internațional acțiunile noi rezultate din majorarea capitalului social prin conversia în acțiuni a datoriilor societății S. N. Constanța. Reprezentanții APAPS și AVAB au fost mandatați ca, în cadrul adunării generale extraordinare a societății, să voteze majorarea capitalului social al acesteia prin conversia în acțiuni a datoriilor la valoarea nominală de 25.000 lei/acțiune. La data de 30 august 2002 s-au încheiat cu succes și negocierile dintre noul patronat și Sindicatul Liber al Navaliștilor, cele 2 părți semnând **contractul colectiv de muncă pe perioada 2002 – 2006.** Cei 2 reprezentanți ai echipelor de negociere care au semnat contractul, au făcut declarații consemnate în ziarul „Cuget Liber”/31 august 2002: președintele Sindicatului Liber al Navaliștilor, **Alexandru Păpădie** (în ziua de Sf. Alexandru s-a semnat contractul!), a spus: *„Este un moment unic pentru S. N. Constanța. Negocierea și finalizarea contractului colectiv de muncă în perspectiva privatizării șantierului, pune bazele unui nou început. El dă siguranță locurilor de muncă și permite*

revenirea șantierului naval acolo unde îi este locul”. La rândul său, administratorul special **Victor Teodosescu**, care a fost în fruntea echipei patronatului participante la negocieri, a declarat următoarele: *„Noi sperăm ca noul contract colectiv de muncă să pună bazele unei colaborări reale și serioase între patronat, sindicat și salariații șantierului. Împreună trebuie să punem lucrurile în ordine, împreună trebuie să acționăm acele pârghii, fie pe plan investițional, organizațional sau al productivității muncii, împreună trebuie să facem producție și să eliminăm pierderile cât de repede posibil. Punctul nostru de vedere este că s-a obținut un contract echilibrat, bazat pe realitate, pe cât pot patronatul și societatea să ofere, în aceeași măsură, pe cât poate patronatul să ceară, iar salariații să dea șantierului.”*

Protocolul de negociere al contractului colectiv de muncă a fost semnat din partea sindicatului de Alexandru Păpădie, Ionel Severin, Dede Perodin, Ion Nitica, C. Tudose, Marin Ilie, Petre Sandru, Marian Dumitra, Marian Nicolai, Viorel Trofin, Vitale Baran, Visarion Ungureanu și Elena Nicolae iar din partea patronatului de Victor Teodosescu, Lucian Marian Comănescu, Dumitrița Bosînceanu, Tertulian Galis, Elena Iancu, Violeta Putinei și Valeriu Teodorescu.

Omul de afaceri **Gheorghe Bosînceanu**, noul patron al S. N. Constanța, a declarat următoarele: *„Agrearea noului contract colectiv reprezintă un moment istoric. Am înțeles că a fost cel mai negociat contract din viața S. N. Constanța. Nu am participat direct la tratative; le-am urmărit de la distanță. Declar că sunt mulțumit de prevederile contractului și cred că se vor crea condițiile necesare ca șantierul naval să ajungă din nou acolo unde a fost, în competiție cu celălalt șantier naval din județul Constanța, Daewoo Mangalia, și poate chiar să-l depășim în câțiva ani”*.

Perioada suspensivă prevăzuta în contractul de vânzare-cumpărare a S. N. Constanța s-a încheiat, îndeplinindu-se condițiile de transfer către cumpărătorul Resource Internațional din Insulele Marshall, a pachetului de 82,93% acțiuni deținute de AVAB și APAPS. La data de 7 sept. 2002, **Nicolae Câmpeanu**, ultimul președinte al Consiliului de Administrație, înainte de privatizarea șantierului, era convins că următoarea Adunare Generală a Acționarilor, în noua structură, va deschide un nou drum viabil pentru S. N. Constanța.

La data de 30 septembrie 2002, după 110 ani de activitate, S. N. Constanța s-a privatizat, schimbarea statutului de proprietate dând speranțe celor 2.710 navaliști constănțeni care așteptau salvarea de la investitorul Resource Internațional. Pentru prima oară, acționariatul s-a reunit în noua structură rezultată în urma vânzării pachetului majoritar de acțiuni ale statului către investitorul Resource Internațional. Adunările generale convocate în aceeași zi, una ordinară și alta extraordinară, au marcat încheierea lungului și dificilului proces de privatizare și au deschis un drum nou pentru S. N. Constanța, care la acea dată era ultimul ce intra în rândul marilor șantiere navale private din România. Pentru a realiza un salt de progres evident în activitatea șantierului, noua structură de conducere trebuia să

asigure condițiile pentru o creștere substanțială a productivității muncii, în vederea micșorării decalajului cel despărțea la acea vreme de marile șantiere navale din lume. Deși din punct de vedere al calității producției, șantierul era apreciat de clienții externi, marea problemă nerezolvată rămânea respectarea termenelor de livrare, întârzierile fiind cauzate de deficiențele majore în organizarea muncii și lipsa de înnoire a unor tehnologii de lucru.

Fig. 307f. 12 aprilie 2002. Au semnat contractul de vânzare-cumpărare a S.N. Constanța SA:
- Gheorghe Bosanceanu (foto stg. sus), om de afaceri, din partea cumpărătorului Resource International SA (din Insulele Marshall), și
- Ovidiu Mușatescu, ministru, din partea vânzătorului APAPS.

Societatea Resource International (în care partea română are o participare de 51%) a cumpărat pachetul de acțiuni de 82,93% deținut de AVAB și APAPS la S.N. Constanța. Acționarii firmei din Insulele Marshall sunt Histria Shipmanagement SRL din Constanța, cu 26% din acțiuni, Technical Shiprepairs and Maintenance SRL Constanța, cu 25% din acțiuni, precum și o serie de firme din Cipru și Malta, cu o cotă de 49% din capitalul social.
Valoarea tranzacției: 17.420.000 $ și preluarea datoriilor și riscurilor de litigii în valoare de 38 mil. $. S-a stabilit data de 31 iulie 2002 ca ultim termen de transfer al proprietății. Cumpărătorul s-a obligat să nu modifice obiectul principal de activitate a S.N. Constanța pe o perioadă de 5 ani și să mențină forța de muncă angajată pe perioadă nedeterminată, respectiv 2.510 salariați (la data semnării contractului S.N. C-ta avea 2.738 salariați). La 30 august 2002 s-a încheiat și contractul colectiv de muncă negociat de Sindicat cu noul patron al S.N. Constanța.
(Datele au fost publicate în Ziarul „Cuget Liber” din datele de 13 aprilie, 31 august și 3 sept. 2002).

La Adunarea Generală a Acționarilor, în cele 2 reuniuni, ordinară și extraordinară ce au avut loc în ziua de 30 sept. 2002, Resource Internațional a fost reprezentată de omul de afaceri **Gheorghe Bosînceanu**. Acționarii prezenți (85,311% din total, din care: 82,93% Resource Internațional, 2,38% SIF Transilvania și restul, cuponari), au aprobat, de principiu, noua organigramă a societății. A fost revocată vechea echipă de administrație, formată din 7 persoane, condusă de Nicolae Câmpeanu care reprezentase până atunci voința statului român. A fost ales noul Consiliu de Administrație format din numai 3 persoane și anume: președinte, **Dumitrița Bosînceanu** și membri, **Doru Macovei** și **Nicolae Berechet.** De asemenea, fostul director general, **Ing. Beli Ermendido** a fost eliberat din funcție și în locul acestuia, începând cu data de **1 oct. 2002**, a fost numit **Ing. Radu Rusen** care deținea atunci funcția de director general al companiei Histria Shipmanagement (vezi 302d). **Ing. Radu Rusen** a absolvit în anul 1990 Universitatea din Galați, facultatea de Mecanică, specializarea: mașini și instalații navale. Promovarea sa în funcția de director general la S. N. Constanța, alegere făcuta de acționarul majoritar, a avut în vedere buna pregătire profesională, experiența acumulată timp de 12 ani la companiile TSM și Histria Shipmanagement, performanțele în activitatea managerială, relațiile cu băncile și armatorii majori, forța tinereții la 36 de ani. A făcut o specializare la Cambridge în domeniul shipmanagement-ului și marketing-ului pentru construcții navale, urmând în continuare un MBA în managementul administrării afacerilor, organizat de Open University. El este fiul reputatului **Ing. Mitică Rusen**, care a absolvit în anul 1961 Institutul Politehnic Galați, facultatea de Mecanică, secția Nave, după care și-a dedicat întreaga viață S. N. Constanța, ocupând funcțiile de inginer proiectant, Șef al Atelierelor de proiectare produse și tehnologii, Inginer Șef de concepție și director general în anii 1993 – 1994, o personalitate de prim rang a industriei navale din România. În primă etapă, conform organigramei prezentate în documentul 302d, echipa de conducere executivă în frunte cu directorul general **Ing. Radu Rusen**, a fost formată din 7 directori printre care **Ing. P. Hârțescu**, director tehnic, **Ing. S. Balcan**, director de producție, **Ing. V. Teodosescu**, director comercial, **Elena Soceanu**, director financiar, **Modin Asan**, **Cristel Popescu** și **Ing. V. Putinei.** De asemenea organigrama cuprinde și 6 posturi de manager pentru conducerea sectoarelor de producție și de marketing, în care au fost numiți **Ing. S. Putinei, Ing. L. Ionescu, Sing. D. Ștefănescu, Ing. Al. Stoian**, **Ing. B. Ciucas** și **Ing. E. Manea.**

La încheierea Adunării Generale a Acționarilor, omul de afaceri **Gheorghe Bosînceanu**, reprezentantul companiei **Resource Internațional SA**, a declarat următoarele: *„Situația șantierului este deosebit de dificilă. Deja, în acest an, a avut o pierdere medie de 18 miliarde lei pe lună, ceea ce este o sumă foarte mare, având în vedere cifra sa de afaceri. După cum am stabilit în Adunarea Generală, vom începe prin a reorganiza activitatea. Vrem ca noua structură organizatorică să fie*

bine gândită și de aceea am dat un termen de implementare de maximum 60 de zile. Cu cât va fi mai repede, cu atât va fi mai bine".

„În perioada următoare ne vom strădui să convingem armatorii să aducem mai multe nave la reparații decât în anii trecuți. Ceea ce ne angajăm noi, este să aducem propriile nave la reparații în S. N. Constanța, cum de altfel am făcut și până acum. Pe partea de construcții noi, după cum se știe, se livrează ultimele 3 nave până la sfârșitul anului. Și bine ar fi să se livreze, ca să nu intrăm în penalități și litigii cu armatorii. De asemenea, se știe că un contract de construcții noi nu se semnează peste noapte. Sunt necesare de la câteva săptămâni până la câteva luni pentru negocieri, pentru definitivarea temei de proiect, a proiectului tehnic și apoi a proiectului de execuție. Deci, până la intrarea în fabricație este necesară o perioadă destul de lungă. Trebuie să găsim soluții pentru a ține forța de muncă ocupată. Oricum, atât activitatea de reparații, cât și cea de construcții noi, nu se vor îmbunătăți radical prin simplul transfer de proprietate".

Pentru a reveni cât mai repede la o activitate profitabilă, noul proprietar al S.N. Constanța, **Resource Internațional SA** a hotărât să demareze retehnologizarea șantierului într-un ritm mult mai accelerat decât s-a angajat prin contractul de privatizare.

În acest sens, patronul **Gheorghe Bosînceanu** a declarat: ***„Suntem pregătiți să realizăm programul de investiții pe 5 ani în 18-24 luni. De ce? Pentru că transferul de proprietate poate să fie un motiv pentru armator să își aducă navele pentru reparații sau să angajeze contracte de construcții noi, dar dacă nu vom performa aceste contracte conform angajamentelor, vom ajunge tot acolo de unde am plecat, dacă nu mai rău. De aceea, fără a îndeplini programul de investiții și a face șantierul apt, din punct de vedere tehnologic, să își desfășoare activitatea la același nivel cu concurența, problemele sale nu se vor rezolva".***

Noua echipă de conducere executivă și-a început imediat activitatea, declanșând o minuțioasă campanie de instaurare a ordinii și curățeniei în hale și pe platforme, revizia mașinilor și instalațiilor de producție precum și efectuarea analizelor privind activitatea în toate compartimentele de muncă. După numai o lună de la privatizare au început să se vadă efectele aplicării primelor măsuri de reorganizare și restructurare a activității la S. N. Constanța. Au început schimbările de fond care trebuiau să pregătească saltul spre performanța economică. Pe baza noii organigrame, acțiunile conducerii executive au vizat managementul și organizarea generală a șantierului, tehnologiile de lucru, programarea și controlul activității de producție, mentalitățile și comportamentul profesional al angajaților.

Astfel, pornind de la diagnoza situației existente, s-a trecut la redistribuirea a 200 de angajați din sectoarele indirect productive în cele de producție, concentrându-se resursele umane ale șantierului pentru activitatea direct productivă.

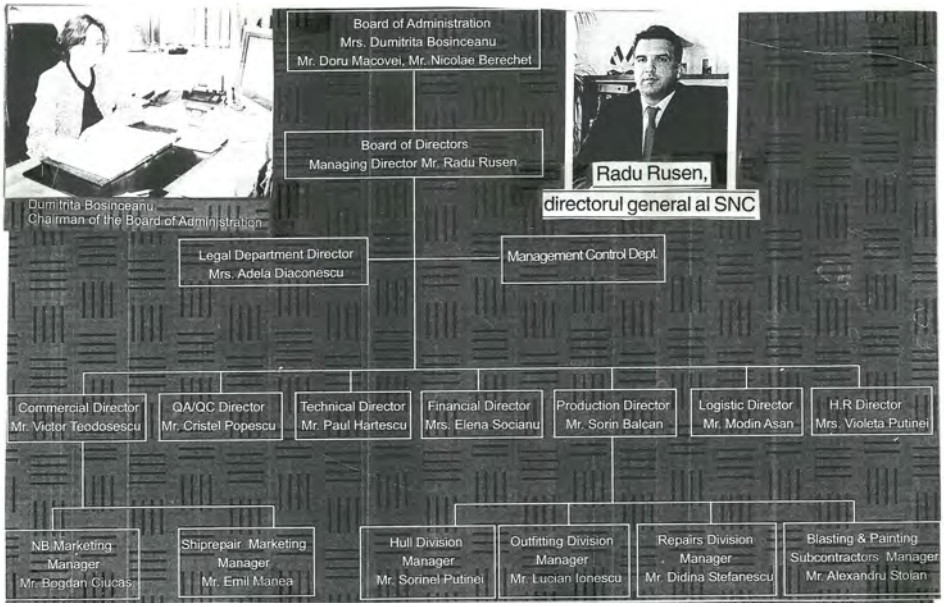


Fig. 302d. 30 sept. 2002. Adunarea Generală a Acționarilor (A.G.A.) a ales noul Consiliu de Administrație format din: Președinte, Dumitrita Bosanceanu, Membri, Doru Macovei și Nicolae Berechet. Noul Director General al S.N. Constanța, este Ing. Radu Rusen. Sus: vezi foto și noua organigramă a S.N. C-ta

QUALITY MANAGEMENT SYSTEM

Quality is one of the main targets within our yard's strategy. All the products are designed and built to satisfy the customers' specific needs and requirements.

Early '90's, Santierul Naval Constanta, in line with its policy towards quality and becoming increasingly aware of customers' demand, has taken the first steps aiming to implement a quality management system according to relevant international requirements.

As a recognition of its efforts, Santierul Naval Constanta obtained in 1997 DIN EN ISO 9001:1994 certification in respect of quality management system relevant for building and repair of ships.
The certifying authority is Germanischer Lloyd Certification GmbH.

The implemented system procedures, jointly with the professional training of the personnel involved in quality issues provide a controlled processing of any order from the inquiry stage until delivery of the final product, covering also the warranty period.

In 2003, Santierul Naval Constanta obtained DIN EN ISO 9001:2000 certification for quality management system relevant for building, repair and conversion of ships.

Germanischer Lloyd
Certification GmbH

CERTIFICATE

Santierul Naval Constanta S.A.

Building,repair and conversion of ships.

DIN EN ISO 9001:2000

QS-1141 HH

Fig. 303d. Certificat GL acordat S.N. Constanța pentru construcții, reparații și conversii nave (valabil 31 dec. 2003 – 31 dec. 2006).

A fost necesară o redimensionare a tuturor compartimentelor de muncă în funcție de activitatea șantierului din acea etapă. Analiza atentă a serviciilor funcționale și a birourilor, a secțiilor și atelierelor de producție, a fost completată de evaluarea și autoevaluarea fiecărui angajat iar rezultatele au condus la redimensionarea personalului pe activități și compartimente. Aplicându-se măsurile de evaluare pe bază de competența profesională autentică, 50% din conducătorii de pe diferite trepte ierarhice au fost schimbați. Din schimbările făcute, salariații șantierului trebuiau să înțeleagă că vremea conducătorilor ineficienți a trecut și că singura garanție pentru o conducere de durată este performanța. Referindu-se la primele măsuri aplicate în prima lună de după privatizare, directorul general al S. N. Constanța a declarat următoarele:

„Intenția noastră este să facem din șantier o companie mult mai activă, cu oameni care vor să se implice în muncă și care vor să realizeze ceva. Nu putem cere personalului de execuție să își modifice mentalitatea, dacă, în primul rând conducătorii nu și-o schimbă.

Important este ca această transformare a mentalității să plece din vârf spre baza piramidei, și să conducă la creșterea productivității muncii, reducerea pierderilor și întărirea disciplinei”.

Pentru înnoirea unor tehnologii de lucru depășite, Consiliul de Administrație al S. N. Constanța a aprobat un plan de investiții pentru anul 2003, în valoare de 4 milioane $. S-a avut în vedere creșterea productivității muncii prin modernizarea echipamentelor existente și achiziționarea de echipamente noi, mai performante.

De asemenea, s-au selectat oferte pentru introducerea unui sistem informațional care să fie baza reorganizării activității de producție, urmărindu-se achiziționarea de programe specializate pentru industria navală. În scopul transformării mentalităților, a comportamentului profesional și întărirea disciplinei, se pregătea trecerea la noul sistem de urmărire a activității și de normare a muncii.

Se urmărea aplicarea metodelor eficace de stabilire și urmărire a obiectivelor fizice care trebuiau să fie realizate și raportate zilnic.

Prin aceste metode, producția era mai ușor planificată și controlată pentru respectarea termenelor contractuale. Aplicarea acestor măsuri pregătea demararea cu succes a noilor acțiuni de contractare pentru activitatea de construcții nave.

De altfel, S. N. Constanța și-a făcut public noul statut, prezentându-le partenerilor externi schimbările intervenite în structura acționariatului, în administrație și conducerea executivă.

Conform informațiilor date de directorul general, începuseră discuțiile pentru mai multe proiecte de construcții noi.

Iată declarația care a fost publicată în ziarul „Cuget Liber”/4 noiembrie 2002:

„Negocierile sunt avansate și cu șanse mari de finalizare iar în sectorul de reparații nave, capacitățile de producție sunt acoperite până la sfârșitul anului și, în mare parte, pentru începutul anului viitor”.

7.2. ACTIVITATEA DE REORGANIZARE ȘI RETEHNOLOGIZARE LA ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ÎN PERIOADA 2002 – 2004

Roadele privatizării șantierului naval au început să se vadă chiar din ultimele 2 luni ale anului 2002 când printr-o mai bună organizare a muncii și mobilizarea tuturor resurselor, constructorii de nave constănțeni au reușit să performeze la timp cele 3 contracte de construcții noi destinate exportului. Astfel, la data de 21 noiembrie 2002 a fost lansat la apă portcontainerul de 1.100 TEU nr. 6, care a fost botezat cu numele de „Tharos" (vezi 308f).

Portcontainerul „Tharos" a fost ultimul din seria de 6, construite pentru firma germană „Ferrostaal" și al 4-lea livrat în execuție completă. Aceasta a fost prima navă care a primit botezul mării după privatizarea șantierului. La lansarea navei la apă, **Ing. E. Tiron**, șeful de proiect, a declarat reporterului ziarului „Cuget liber"/22 noiembrie 2002, următoarele:

"Privatizarea șantierului a fost salvatoare pentru acest contract. Pentru că lucrările ieșiseră mult din grafic, noua conducere executivă a reorganizat activitatea la navă și a mobilizat toate resursele umane pentru recuperarea întârzierilor. S-a lucrat în program prelungit inclusiv sâmbătă și duminică. Peste o săptămână vor începe probele la chei iar după efectuarea probelor de mare, la jumătatea lunii decembrie 2002, nava va fi livrată". La data de 12 decembrie 2002 a fost lansată la apă nava supply **„Stril Pionier"**, construită pentru firma norvegiană Klaven, fiind folosită pentru aprovizionarea platformelor petroliere. La lansarea navei la apă, **Ing. S. Putinei**, purtătorul de cuvânt al S. N. Constanța, a declarat reporterului ziarului „Cuget Liber"/13 decembrie 2002, următoarele:

*„**„Stril Pionier"** este o bijuterie cu lungimea de 94,90 m, lățimea de 20,40 m, înălțimea de construcție de 9,60 m și pescajul de 8m. Nava are un tonaj registru net de 5.015 t și este dotată cu 4 motoare Diesel Wartsila, a câte 2.020 Kw fiecare, două propulsoare la pupă și un propulsor la pro vă. Corpul navei este compartimentat ca un fagure, cuprinzând 92 tancuri special destinate pentru transportul de materiale (apă, gaze, combustibil, balast, ulei, ciment etc.). Pentru S. N. Constanța, construcția acestui tip de navă reprezintă o premieră. Am realizat corpul și 200 tone de saturări, urmând ca restul lucrărilor de armare să se execute într-un șantier naval din Norvegia. Termenul contractual de livrare a fost respectat și nava va pleca peste câteva zile, remorcată până în Norvegia"*.

Pe data de 23 decembrie 2002 a fost lansat la apă ansamblul – primă al portcontainerului de 750 TEU, contractat de compania româno-sud coreeană Daewoo – Mangalia Heavy Industries, pentru export în Olanda. A fost un parteneriat de excepție în industria navală românească, S. N. Constanța participând împreună cu DMHI la execuția corpului acestei nave (vezi 309f). După lansarea la apă a zonei

de corp – pravă, **Ing. Al. Stoian**, director de producție la S. N. Constanța a declarat următoarele:

„Din punct de vedere ingineresc, lucrarea este o reușită. Au fost inundate magazia 2 și tancul 2, construcția comportându-se foarte bine din punct de vedere al stabilității, flotabilității și manevrabilității”. După lansarea la apă, zona pravă (balastată conform celor declarate de inginerul Al. Stoian) a fost livrată la DMHI, și remorcată până la docul uscat de la Mangalia pentru cuplarea cu zona pupă.

În ziua de 24 decembrie a anului 2002, an ce marca 110 ani de viață a șantierului și totodată anul privatizării, noua conducere executivă a S. N. Constanța a organizat întâlnirea anuală tradițională cu foștii directori generali din ultimii 39 de ani (vezi 304d, 310f). Recunoaștem în fotografie (de la stânga la dreapta) pe **Ing. A. Daraban, Ec. I. Dinu, Ing. A. Sabău, Ing. D. Fuiorea, Ing. Mitică Rusen și Ing. Radu Rusen (directorul general în funcție)**. Din fotografie, observăm că Ing. Gh. Dimoiu nu a participat la această întâlnire. De la gazde, la eveniment au fost prezenți **Ing. P. Hârțescu**, director tehnic, **Ing. Al. Stoian**, director de producție (fost și el director general), **Ing. V. Teodosescu**, director de marketing, șefi de secții și ateliere, șefi de servicii și birouri.

În anul 2003, noul patronat avea să demareze programul de investiții în valoare de cca. 4 milioane $ pentru retehnologizarea și creșterea ritmului producției la S.N. Constanța. Managementul și tehnologiile eficiente precum și corectarea mentalităților erau în avangarda schimbărilor preconizate și urmărite atent de conducerea executivă a șantierului. Ing. R. Rusen, directorul general al S. N. Constanța, contura în felul următor viitoarele acțiuni pentru atingerea marii performanțe:

„Creșterea performanțelor depinde în primul rând de introducerea unor tehnologii noi. De aceea, vom acorda o atenție deosebită pregătirii fabricației. În prezent, regândim procesul de producție pentru a elimina timpii morți, pentru a realiza o bună programare a etapelor de fabricație, pentru a ridica gradul de saturație a blocsecțiilor. Se lucrează la instalația de sablare-pasivizare a tablelor și profilelor, la echipamentele de sudură. Planul de investiții pentru 2003 are în vedere modernizarea echipamentelor din hala de confecții. Nu este neglijată nici partea de infrastructură, rețeaua de agenți tehnologici (aer, oxigen, gaze). Ținta este reducerea consumului de muncă și încadrarea în normele internaționale de manoperă pe kilogramul de tablă prelucrată”.

Exercitând un management eficace, Ing. R. Rusen a promovat programele de evidență a cheltuielilor, a consumurilor de manoperă și materiale, îmbunătățirea planificării și controlului activității. Pentru evitarea în viitor a obstacolelor din calea respectării termenelor contractuale, a introdus metoda șefilor de proiect, îmbinând sistemul organizării pe activități cu organizarea și conducerea pe obiective (nave, produse…).

La S.N. C-ta s-a lansat la apă portcontainerul de 1.100 TEU „Tharos". Nava urmează să fie echipată complet și livrată în luna dec. 2002. Este cel de al 6-lea portcontainer construit pentru export la firma Ferrostaal, Germania și al 4-lea ca navă complet echipată. În foto șeful de proiect Ing. E. Tiron.

Fig. 309f. 23 dec. 2002. La S.N. Constanța s-a lansat la apă ansamblul celor 2 blocuri de corp din prova pentru portcontainerul de 750 TEU, construit de DMHI Mangalia, pentru export în Olanda.

Lansarea din docul S.N. C-ta a ansamblului provă (pentru nava construită de DMHI Mg.) și grupul de specialiști participanți la eveniment. Recunoaștem pe al 3-lea din stg., în picioare și cu căciulă, pe Ing. Al. Stoian. Director de Producție la S.N. C-ta.

Directorii SNC-iști din ultimii 39 ani s-au întâlnit în ajunul Crăciunului

Conform tradiţiei, conducătorii de ieri şi de azi ai Şantierului Naval Constanţa, profesionişti ale căror nume vor rămâne înscrise în istoria industriei navale româneşti, s-au întâlnit în ajunul Crăciunului, în faţa unei cupe cu vin. De data aceasta, întâlnirea a avut o semnificaţie aparte pentru generaţiile de navalişti constănţeni, dacă ţinem seama că 2002 a marcat o cotitură radicală în existenţa de 110 ani a celui mai mare şantier naval de la Marea Neagră: trecerea în rândul companiilor cu capital privat.

Text şi foto: Ion TITA-CĂLIN

Foto din data de 24 Dec. 2002.Directorii S.N.Constanta din ultimii 39 de ani. De la stg. la dr.,Ing. A.Daraban,Ec.I.Dinu,Ing.A.Sabau, Ing. D.Fuiorea,Ing.M.Rusen si Ing. Radu Rusen.

Printre conducătorii de ieri ai şantierului naval prezenţi la întâlnire s-a aflat Dumitru Fuiorea, cel care a jucat rolul de pionier în industria navală a României. După cum se ştie, sub conducerea sa, SNC a trecut, în perioada 1963 - 1972, de la reparaţii la construcţii navale, prin realizarea unor ambarcaţiuni mici (şalupe, pontoane-dormitor, remorchere, şlepuri etc.). El a susţinut ideea transformării SNC în şantier pentru construcţia navelor de mare tonaj, reuşind să-l convingă pe Nicolae Ceauşescu să aprobe acest proiect. Astfel că, în 1975, în docul uscat de la Constanţa se lansa primul minoralier de 55.000 tdw, Tomis, iar în 1977, prima navă de 150.000 tdw, petrolierul Independenta.

De la tradiţionala reuniune de familie a navaliştilor constănţeni nu au lipsit: Adrian Sabău - director general între 1990 şi 1993, Mitică Rusen - director general între 1993 şi 1994, Ion Dinu - director general în 1994, Aurel Daraban - manager general din 1995 până în 1998. Generaţia conducătorilor de azi a fost reprezentată de directorul general, Radu Rusen, directorul de producţie, Alexandru Stoian, directorul tehnic, Paul Hârţescu, directorul de marketing, Victor Teodosescu, de şefii de secţii şi ateliere, de servicii şi birouri.

Fig. 304d şi 310f. Fotografia cu Directorii şi secvenţe din textul publicat în „Cuget Liber”/27.12.2002.

În acest fel se reușea o mai bună coordonare și comunicare între compartimentele care participau la construcția sau reparația unei nave. Începând cu anul 2003, sistemul informațional modern urma să cuprindă atât domeniul financiar-economic cât și cel productiv. Începuseră deja negocierile pentru achiziționarea pachetului de programe pentru managementul resurselor ce trebuia implementat la începutul anului 2003. În domeniul productiv se va introduce pachetul de programe de planificare la nivel de secții, ateliere și maiștri. Referitor la acțiunile întreprinse pentru îmbunătățirea disciplinei, după 3 luni de la privatizare, directorul general făcea următoarele constatări:

„Atitudinile și comportamentul navaliștilor sunt și ele în schimbare. Iar acest lucru este demonstrat de reducerea cazurilor de indisciplină. Clienții au sesizat că s-a produs o schimbare de mentalitate.

Majoritatea angajaților au înțeles că trebuie să strângă rândurile în jurul conducerii companiei, că interesul este comun: transformarea unității într-un șantier naval performant. Tonul schimbării de atitudine l-au dat șefii, iar exemplul lor începe să fie urmat de subordonați. Am remarcat o anumită efervescentă în realizarea obiectivelor imediate ale șantierului, respectiv livrarea în cursul acestei luni a 3 construcții noi. Șefii de servicii și ateliere au înțeles că nu mai este loc pentru întârziere și mesajul a fost transmis mai jos. Același lucru l-a făcut și sindicatul, care s-a dovedit a fi un partener de dialog social real și acționează în direcția realizării obiectivelor companiei”.

Schimbările din politica de marketing aveau să se concretizeze în explorarea pieții și semnarea de noi contracte. În acest sens, directorul general, Ing. R. Rusen era convins că drumul spre construcția de nave noi este ca și deschis menționând următoarele:

„Luna ianuarie 2003 se anunță a fi încărcată cu comenzi iar în sectorul de reparații vor începe lucrări de volum la 3 nave, în frunte cu „Histria Diamond”. Se vor înlocui peste 1.000 t de tablă și 300 t de tubulatură, se vor sabla și vopsi suprafețe de peste 50.000 mp. În sectorul de construcții urmează să se realizeze conversia unei barje în instalație de desalinizare a apei, pentru Maroc”.

Pentru creșterea gradului de mecanizare și îmbunătățirea condițiilor de muncă a continuat achiziționarea de noi echipamente de lucru. În luna februarie 2003, **Ing. R. Rusen** declara următoarele: *„S-au semnat contractele pentru modernizarea instalației de sablare-pasivizare, pentru achiziționarea compresoarelor de aer comprimat a echipamentelor de debitare, de sudură automată și semiautomată. Numai dotările pentru debitare și sudură înseamnă o investiție de 700.000 $ Primele utilaje vor sosi în această lună. Pe lângă munca intensă depusă la reparații nave, în volum de cca. 1,5 milioane $ (vezi 305d, 312f),* ***direcția principală este reluarea activității de construcții noi. Suntem într-un stadiu avansat în contractarea construcției unor serii de nave de tonaj mediu și mare****”.*

Inginerul **Sorin Balcan**, directorul de producție (vezi 311f) a declarat reporterului ziarului „Cuget Liber”/4 ianuarie 2003 următoarele: *„În sectorul de reparații se lucrează la navele „Grace” și „Patroclos”, care au un volum mare de lucrări de corp (de peste 500 t de oțel fiecare) și lucrări de sablare și vopsitorie la tancuri.* ***Sectorul de construcții noi a început fabricația a 2 tancuri chimice de 40.000 tdw****, care vor trebui să fie livrate în cel de al 3-lea an de la privatizarea șantierului”*. Au fost finalizate și lucrările la noul sediu administrativ (la clădirea cu 7 niveluri, adăugându-se al 8-lea). Investiția la acest centru de conducere și concepție a fost de cca. 2 milioane de Euro. Cei peste 350 specialiști care alcătuiau sistemul nervos central al șantierului naval lucrau deja cu cca. 300 calculatoare de ultimă generație.

7.3. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. CONSTRUIEȘTE SERIA DE TANCURI CHIMICE DE 41.000 TDW ÎN PARALEL CU REPARAȚIA/CONVERSIA DE NAVE

De la privatizare și până în anul 2005, investițiile de retehnologizare au depășit suma de 7 milioane de Euro. S. N. Constanța era acum pregătit pentru reintrarea pe piață construcțiilor de nave complete, de mare tonaj. Pentru perioada 31 decembrie 2003 – 31 decembrie 2006, **Germanischer Lloyd** a acordat S. N. Constanța certificatul pentru calitatea managementului de construcții, reparații și conversii nave (vezi 303d).

La data de 7 noiembrie 2005, senior managerul **Ing. Paul Hârțescu** a prezentat reporterului ziarului „Cuget Liber” (vezi 313f), datele referitoare la noile nave în execuție, **tancurile chimice IMO 3, de 37.000 – 41.000 tdw** produse în serie la S. N. Constanța. *„Acest tip de navă este proiectat, pentru prima dată în România, de către Icepronav Galați, cu ajutorul specialiștilor din S. N. Constanța. Modul în care au fost concepute și realizate instalațiile, permite încărcarea a cel puțin 5 tipuri de mărfuri. Nava este dotată cu echipamente noi, de ultimă oră, conform regulilor care vor intra în vigoare în 2007. La lungimea, lățimea și volumul său, tancul are formă optimă pentru utilizarea unui motor cu puterea de 9.480 Kw față de motoarele de peste 10.000 Kw, utilizate la navele similare, fabricate în țări precum Croația, Germania sau Ucraina.*

Tot ce este legat de marfă, de gaz inert, de operațiunile de spălare a tancurilor și, parțial, de echipamentele de acționare hidraulică, este din țeavă de inox, ceea ce a presupus aplicarea unor tehnologii speciale de lucru. Tancurile de marfă sunt vopsite și, din acest motiv, sunt fabricate astfel încât nu au osatură. Tocmai de aceea, vopsirea lor este foarte pretențioasă. La bord există peste 1.000 de canale de automatizare: senzori și transmisie la distanță. Nava are cel mai înalt grad de automatizare posibil la această oră.

Fig. 311f. Ing. S. Balcan, Director de producție. După privatizare, la S.N. C-ta se construiesc primele 2 tancuri chimice de 40.000 tdw și se vor pune în funcțiune noi obiective de investiții (hala de sablare-vopsire, echipamente de sudură și debitare etc.).
(Fotografii publicate în ziarul „Cuget Liber”/4 ian. 2003.)

Fig. 305d și 312f. Text și foto publicate în ziarul „Cuget Liber” din data de 3 mai 2003.

Fig. 312f. În cadrul Asociației Europene a Constructorilor de Nave, în anul 2004, România (cu un tonaj brut de 612.535 și 39 contracte) s-a situat pe locul V în Europa după Germania, Polonia, Croația și Italia dar înaintea Olandei, Franței, Finlandei, Norvegiei, Spaniei, Danemarcei, Marii Britanii, Portugaliei și Greciei (Date furnizate la data de 27.XI.2005 de Dir. ANCONAV, Ing. Gh. Catrinescu (foto)).

Fig. 313f. Text și foto publicate în „Cuget Liber”/7.XI.2005.

Tema de proiect pentru tancul chimic a fost stabilită de S. N. Constanța și grupul de firme „Histria”. Este pentru prima oară când șantierul a participat efectiv la proiectarea navei, venind cu soluții, propuneri și corecții. Împreună cu grupul de supraveghere și control de la „Histria Shipmanagement”, care are experiență de mulți ani pe mare,am adus proiectul la nivelul optim ce poate fi atins pentru acest tip de navă, adică un proiect foarte bun. Proiectul va fi optimizat la navele din serie, din punctul de vedere al consumului de materiale, energie etc.”

La sfârșitul anului 2005, la S. N. Constanța se aflau în diverse stadii de construcție 6 nave de 37.000 – 41.000 tdw. **Nava nr. 1** „**Histria Perla”**, nava prototip, se afla în probe la chei, șeful de proiect fiind **Ing. M. Cornea**. În perioada 15-19 noiembrie 2005 s-au efectuat probele de recepție pe mare, la bordul navei fiind prezenți reprezentanții Icepronav Galați, proiectantul general, inspectorii Registrului Germanischer Lloyd, delegații firmelor furnizoare de echipamente, echipa de predare a șantierului și delegații firmei „Histria Shipmanagement”. Nava a fost livrată la export conform programului la data de **30 noiembrie 2005.** Dimensiunile principale ale tancului chimic **„Histria Perla”** sunt următoarele: lungimea – **179,96 m**, lățimea **32,2 m**, pescajul **11 m**. Nava este dotată cu un motor principal cu puterea de **9.480 Kw**, ce asigură o viteză a navei de **15 Nd**.

Printre numeroșii invitați români și străini, prezenți la S. N. Constanța, la botezul navei **„Histria Perla”** s-a aflat și **Dr. Ing. Gheorghe Catrinescu** (vezi 312f), directorul general executiv al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave (ANCONAV). La ceremonie, acesta a declarat următoarele: *„Este un eveniment deosebit, nu doar pentru S. N. Constanța, ci pentru întreaga noastră asociație. Această navă se încadrează în tipurile noi, moderne, de petroliere. Este o realizare cu care șantierul și noi, toți românii, ne putem mândri. Asemenea realizări ne fac și mai cunoscuți decât suntem în Europa, dar nu numai. Nu întâmplător, am devenit membri ai Asociației Europene a Constructorilor de Nave. Lucrurile bune, precum acest eveniment, se află imediat și ne ridică și mai sus față de locul pe care, deja, îl ocupăm în prezent. Între țările din cadrul Asociației Europene a Constructorilor de Nave, România s-a situat, în 2004, pe locul V, în clasamentul tonajului brut al construcțiilor navale.*

Ierarhia continentală arată astfel (în paranteză sunt precizate numărul contractelor și tonajul brut al construcțiilor noi): Germania (147 – 3.022.372), Polonia (95 – 2.870.496), Croația (69 – 1.976.199), Italia (41 – 1.633.744), ***România (39 – 612.535)****, Olanda (173 – 602.350), Franța (26 – 475.490), Finlanda (5 – 391.200), Norvegia (63 – 237.241), Spania (70 – 217.958), Danemarca (9 – 107.619), Portugalia (9 – 24.424), Marea Britanie (8 – 4.676), Grecia (0 – 0)!!... S. N. Constanța înregistrează un progres uimitor, într-o perioadă foarte scurtă de timp. La celelalte șantiere românești, care au fost preluate de companii străine, perioada de tranziție a durat mult mai mult”.*

Fig. 304d. Investiții pentru retehnologizarea Șantierului Naval Constanța, realizate după privatizare (pagină extrasă din pliantul S.N. Constanța, *„Partner for the future”*).

Nava nr. 2, „Histria Coral”, la care șef de proiect a fost **Ing. E. Tiron**, se afla într-un stadiu avansat de montaj și armare în docul uscat de construcții. La această navă, tehnologia de montare a liniei de axe a fost protejată ca invenție la OSIM, autor: un colectiv de ingineri în frunte cu **Ing. Marian Tita.** În compartimentul de mașini erau montate agregatele iar instalațiile de tubulatură erau în fază avansată de construcție.

Se lucra la vopsirea tancurilor de marfă și ritmul de lucru asigura finalizarea construcției și livrarea navei la export în primele luni ale anului **2006**.

Nava nr. 3 „Histria Azure”, la care șef de proiect a fost **Ing. Cristina Fuiorea**, se afla în faza de montaj în doc (prima secție fusese introdusă în docul uscat de construcții la data de 17 octombrie 2005). La montajul acestei nave, tehnologiile de lucru au fost corectate față de cele aplicate la primele 2 nave, ritmul lucrărilor a crescut, 70% din secții erau sablate, vopsite și saturate, urmând să se monteze echipamentele. Nava a fost livrată la export în anul **2006**.

Nava nr. 4 „Histria Ivory” era atunci în faza de premontaj secții pe platforma de lângă docul uscat de construcții. Toate secțiile sunt sablate și vopsite în hala specializată. Beneficiind de organizarea tehnologică de saturare cu instalații și agregate și de experiența acumulată de constructori la execuția primelor 3 nave, ciclul total de fabricație a fost micșorat, nava fiind livrată la export tot în anul **2006**.

La sfârșitul anului 2005, **Nava nr. 5 „Histria Tiger”** era în stadiu de secții, scoase pe platforma de premontaj, urmând fluxul tehnologic bine pus la punct de sablare – vopsire, saturare, asamblare în blocuri mari și montaj în doc.

Nava nr. 6 „Histria Agate” era în faza de debitare, confecții și asamblare secții, în hala de fabricație a corpului.

Navele **„Histria Tiger”** și **„Histria Agate”** au fost livrate la export în anul **2007**.

La data de **27 iulie 2007**, la S. N. Constanța a avut loc un eveniment care s-a bucurat de o atenție specială (vezi 314f). **Nava nr. 7 „Histria Giada”** a primit botezul în prezența președintelui României, **Traian Băsescu**, care a declarat următoarele: *„S. N. Constanța a trecut prin momente de criză. Toți ne aducem aminte de primii ani de după Revoluție. În 1996 a apărut prima mare transformare. Din lipsă de comenzi, șantierul a trecut pe construcții mai mici. Dar 2002 a fost anul în care, după 110 ani de existență, șantierul poate să spună că a primit un nou certificat de botez. Odată cu privatizarea, cu instalarea la conducerea lui a unei echipe manageriale performante, s-a revitalizat și, iată, astăzi furnizează a 7-a navă, dintr-o serie de 18, și are angajamente pentru alte 6 nave de 50.000 tdw”*. La evenimentul ce marca livrarea celei de a 437-a navă construită la S. N. Constanța, în cei 115 ani de viață, alături de șeful statului, au fost prezenți numeroși invitați: prefectul Dănuț Culețu, parlamentari, reprezentanți ai autorităților portuare, al băncilor finanțatoare, oameni de afaceri români și străini, inspectori ai societății de clasificare „Germanischer Lloyd”.

În cuvântul adresat oaspeților și constructorilor de nave, **Gheorghe Bosînceanu**, președintele grupului de firme „Histria” și al S. N. Constanța, a menționat faptul că tancurile chimice de 41.000 tdw construite în șantierul constănțean, după proiecte proprii, se bucură de aprecieri pozitive și au obținut angajamente bune pe piață.

Cea mai bună dovadă o constituie faptul că, până acum, au fost comandate 18 nave de acest tip, de către clienți din Germania, Cipru, Italia și Malta, iar companii de renume, precum ExxonMobil, Shell, Chevron, Texaco, BP, Repsol și ENI (Agip), le-au acceptat foarte ușor pe piață. Șantierul avea atunci comenzi în valoare de 700 milioane Euro. Referindu-se la tancul chimic de 41.000 tdw, **Marinel Burduja**, prim vicepreședintele Raiffeisen Bank România, finanțatorul proiectului, alături de Royal Bank of Scotland, a declarat că S. N. Constanța a reușit să facă din „Made în România” o marcă respectată și pentru acest lucru merită toată admirația.

Fig. 313 f. Tancul chimic de 41.000 tdw „Histria Agate”, livrat în anul 2008.

Ceremonia religioasă de sfințire a navei a fost oficiată de **Înalt Prea Sfinția Sa Teodosie** iar onoarea de a o boteza pe **„Histria Giada”** i-a revenit **Elisabetei Sandu**, soția președintelui FRF. Armatorul navei este „Lara Marine Co. Ltd” Malta, operarea fiind asigurată de „Histria Shipmanagement”. Nava, cu un echipaj format din 23 navigatori, comandat de **clc. Cezar Ionescu,** a plecat în primul voiaj de exploatare la data de 1 august 2007. Investițiile în valoare de peste **20 de milioane de Euro** făcute la S. N. Constanța de noua conducere de după privatizare au făcut ca mecanizarea, automatizarea și informatizarea să își pună amprenta atât la activitățile de sablare, vopsire și sudare, cât și la cele de programare și urmărire a producției, proiectare, gestiunea costurilor, furnizarea agenților tehnologici de lucru etc. În paralel cu lucrările de modernizare și retehnologizare a producției s-a lansat cu succes pe piața internațională proiectul 100% românesc – seria de tancuri

chimice de 41.000 tdw, realizate de șantier la un înalt nivel calitativ. **În anul 2008**, când șantierul a livrat încă 4 asemenea nave, **tancul chimic de 41.000 tdw fabricat de S. N. Constanța a fost declarat cea mai bună navă din categoria ei, de pe piața internațională.**

Băsescu va face lobby la Bruxelles pentru muncitorii din SNC

❐ Președintele României a declarat ieri, la Constanța, că va sprijini șantierele navale, în calitatea lor de mari producători și angajatori

„Industria navală este o prioritate pentru România" - a declarat **Traian Băsescu**, președintele României, la întâlnirea de miercuri seara, cu managerii și liderii de sindicat din Șantierul Naval Constanța.

El le-a pus gazdelor sale că dorește o altfel de abordare a crizei economice. În opinia sa, sprijinul statului trebuie acordat marilor companii productive, precum SNC, care asigură mii de locuri de muncă și fac să funcționeze sute de întreprinderi mici și mijlocii.

Traian Băsescu s-a delimitat de cei ce înțocmesc programe anticriză, care nu pornesc de la înțelegerea modului de funcționare a economiei și propun reducerea unei taxe sau alteia cu câteva procente. El consideră că astfel de măsuri nu vor reuși să susțină producția și locurile de muncă.

Președintele vrea să adune propunerile marilor companii și să le aducă în fața Consiliului European, la Bruxelles, la reuniunea din decembrie 2008. Tema discuțiilor va fi criza economică și cu certitudine că, sub presiunea realității, organismul european va avea o altă abordare în privința marilor producători. *„Nu ne interesează să sprijinim patronii, ci producția și locurile de muncă"* – a precizat șeful statului. Propunerile colectate vor fi puse, de asemenea, în fața guvernului rezultat din alegeri, pentru a fi cuprinse în programul său, a promis Băsescu.

Gheorghe Bosînceanu, președintele adunării generale a acționarilor din SNC, și **Radu Rusen**, directorul general al șantierului naval, au prezentat evoluția și problemele companiei. În prezent, în sectorul de construcții noi, SNC are un portofoliu de comenzi pentru 17 nave, din care 7 nave de 41.000 tdw și 10 nave de 50.000 tdw. Beneficiarii sunt firme din Germania, Italia și grupul Histria. Ultima navă va fi livrată în septembrie 2012.

Cifra de afaceri a SNC a crescu de 10 ori, în decurs de numai ani, de la 20 de milioane de dolar în 2002, la 200 milioane de dolar în 2008. Șantierul are în pregăti proiecte noi, precum nave aframa de 116.000 tdw și bulk-carriere d 60.000 tdw.

Problemele cu care se confrunt șantierul naval sunt, în principa blocajele din sistemul bancar ș evoluția speculativă a cursului d schimb, a declarat Bosînceanu. E a solicitat sprijinul statului î garantarea creditelor, măsuri car să ducă la creșterea lichidităț băncilor românești, acordarea d facilități prin Eximbank, pentr companiile care au produse c ciclu lung de fabricație, interven la UE pentru o relaxare a condițiil privind ajutorul de stat.

Violeta Putinei, director c resursele umane, i-a semnala șefului statului faptul că șantierel navale nu pot accesa fonduril europene destinate formării reconversiei profesionale, din cauz restricțiilor impuse de UE. Traia Băsescu a declarat că va sustin cauza industriei navale la Bruxelle și va propune schimbarea regulilo

Fig. 304d2, 3l0f1. 19 noiembrie 2008. Vizita președintelui României Traian Băsescu la S.N. Constanța.

La data de **19 noiembrie 2008**, președintele României, **Traian Băsescu** s-a întâlnit la S. N. Constanța cu managerii și liderii de sindicat (vezi 304d1, 310f1). În fotografia ce însoțește articolul publicat de ziarul „Cuget Liber”/20 noiembrie 2008, recunoaștem participarea la discuții, împreună cu președintele României, pe **Gheorghe Bosînceanu, Al. Păpădie**, președintele sindicatului, **Ing. R. Rusen**, directorul general, **Ing. M. Cornea, Ing. V. Putinei, Ing. P. Hârțescu, Ing. S. Putinei** și alții. Președintele României a declarat că va sprijini șantierele navale în calitatea lor de mari producători și angajatori, industria navală fiind o prioritate pentru România. Președintele adunării generale a acționarilor din S. N. Constanța și directorul general al șantierului naval au prezentat problemele dificile cu care se confruntă în realizarea construcțiilor de nave angajate la export pentru firme din Germania, Italia și grupul „Histria”.

S-au exemplificat din nou blocajele din sistemul bancar, solicitându-se sprijinul statului în garantarea creditelor, măsuri care să ducă la creșterea lichidității băncilor românești, acordarea de facilități prin Eximbank, pentru companiile care execută produse cu ciclu lung de fabricație, intervenții la Uniunea Europeană pentru o relaxare a condițiilor privind ajutorul de stat. **Ing. V. Putinei**, director resurse umane, a semnalat șefului statului faptul că șantierele navale nu pot accesa fonduri europene destinate formării și reconversiei profesionale, din cauza restricțiilor impuse de UE. Șeful statului a declarat că va susține cauza marilor producători, precum industria navală, în fața Consiliului Europei, la Bruxelles, la reuniunea din luna decembrie 2008, la care urma să se analizeze problemele create de criza economică.

Continuând producția de tancuri chimice de 41.000 tdw, bine apreciate pe piața externă (drept urmare a bunei comportări în exploatare a navelor: „Histria Perla”, „Histria Coral”, „Histria Azure”, „Histria Ivory”, „Histria Tiger”, „Histria Agate”, „Histria Giada”, „Histria Prince”), S. N. Constanța a mai livrat navele **„Constanța M” și „Lisca Nera M”**, la compania italiană „Augusta Due” SRL, precum și nava **„Histria Allegra”** la firma „Motia Compagnia di Navigazione” SPA din Italia. De asemenea a livrat armatorului „Interorient Navigation” navele **„Norient Saturn”**, **„Norient Solar”** și **„Norient Star”**. Trebuie remarcată eficiență economică a S. N. Constanța care în anul privatizării 2002 avea o cifră de afaceri de numai 20 milioane $ iar în anul 2008 această cifră a crescut de 10 ori, ajungând la 200 milioane de $. Privatizat mult mai târziu față de celelalte șantiere navale românești, S. N. Constanța a reușit să reducă într-un timp scurt decalajul tehnologic și managerial care îl despărțea de acestea și să revină în rândul constructorilor de nave de mare tonaj, dezvoltând un proiect propriu, de succes: tancul chimic de 41.000 tdw.

Fig. 314f. Fotografie publicată în „Cuget Liber"/27 iulie 2007. La S.N. Constanța tancul chimic de 41.000 tdw nr. 7 a primit botezul în prezența Președintelui României.

CUGET LIBER ● Marți, 20 ianuarie 2009

Radu Rusen este noul președinte al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave

Asociația Națională a Constructorilor de Nave (ANCONAV) are un nou președinte. La reuniunea din 16 ianuarie 2009, reprezentanții a peste 30 de șantiere navale, producători de echipamente și subansamble pentru nave, unități de cercetare și de clasificare l-au ales pe inginerul **Radu Rusen** să conducă organizația în următorii 4 ani. **Gelu Stan** și-a păstrat funcția de director general executiv al asociației.

Rusen este unul dintre reprezentanții de marcă a tinerei generații de constructori navali din România. În calitate de *director general*, el se află la cârma Șantierului Naval Constanța de la 1 octombrie 2002, din momentul privatizării.

Noul președinte al ANCONAV a declarat că obiectivul principal al mandatului său este găsirea modalităților de colaborare între companii cu interese atât de diferite, în special pentru obținerea unor prețuri de achiziție mai bune. În luna mai 2009, el va trebui să facă față unei provocări deosebite: organizare reuniunii Comunității Asociațiilor Șantierelor Navale din Europa (CESA), organizație la care este afiliată și ANCONAV.

Din asociația românească fac parte, printre alte companii: „Aker Shipyards Tulcea", „Tripomet Galați", „Șantierul Naval Constanța", „Aker Shipyards Brăila", „DMHI Mangalia", „Germanischer Lloyd Romania", „Ship Design Group Galați", „Bureau Veritas Romania Control International", „Retec" Galați, „Dutch Marine Trading Design" Galați, „Severnav" Drobeta Turnu Severin, „Șantierul Naval Orșova", „Ductil" Buzău, „Promex" Brăila, „Delta Marine" Constanța, „ICEPRONAV" Galați, „Stentor Maritime" Oltenița, „SCPA Libra" Galați, „Shipyard ATG" Giurgiu, „Eekels Romania" Galați și „Helmers" Galați.

Ion TIȚA-CĂLIN

Radu Rusen

Fig. 306d și 315f. 16 ian. 2009. Reprezentanții șantierelor navale, ai producătorilor de echipamente pentru nave, unități de cercetare, proiectare și clasificare au ales pe Ing. Radu Rusen, Dir. G-ral al S.N. C-ta, în funcția de Președinte al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave din România. (Articol publicat în „Cuget Liber"/20 ian. 2009).

La data de 15 mai 2009, la S. N. Constanța a avut loc ceremonia de botez a unui nou tanc chimic de 41.000 tdw, numit **„Norient Scorpius”** (vezi 316f, cu fotografiile de la lansarea navei la apă și mesajul patronului Gheorghe Bosînceanu către navaliștii constănțeni, publicate în ziarul „Cuget Liber”/16/17 mai 2009). La eveniment, alături de **Gheorghe Bosînceanu**, președintele adunării generale a acționarilor și **Ing. Radu Rusen**, directorul general al șantierului naval, au fost prezenți: **Dirk Schildwachter**, reprezentantul armatorului german „Gebab”, **Agnieszka Charewicz Huscher**, nașa de botez a navei, contraamiralul de flotilă, **Dr. Aurel Popa –** comandantul Forțelor Navale Române, **Mihai Daraban –** președintele Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, **Igor Pomfilov –** comandantul tancului chimic, reprezentanți ai **Raiffeisen Bank România**, ai companiei de clasificare **„Germanischer Lloyd”** și mulți alți invitați. **„Norient Scorpius”** are lungimea de 180,1 m și lățimea de 32,20 m. Nava poate transporta 40.250 tone de produse petroliere sau substanțe chimice, la un pescaj de 11 m. Capacitatea tancurilor sale de marfă este de cca. 47.776 mc. Motorul principal asigură o viteză a navei de 15 Nd. La această navă, proiectul a fost coordonat de **Ing. Marius Cornea**. Nava are un echipaj multinațional, format din 23 de navigatori ucraineni, letoni, georgieni și filipinezi.

Gheorghe Bosînceanu, președintele adunării generale a acționarilor din S. N. Constanța s-a adresat constructorilor de nave aflați pe platformă cu următoarele cuvinte:

*„**Succesul de astăzi este, în primul rând, al dumneavoastră!** Nu putem să uităm anul 2002, când cu toții am început o nouă eră în viața de peste 100 de ani a S. N. Constanța. Am avut curajul să dezvoltăm, împreună, un nou proiect, tancul de produse chimice de 41.000 tdw, să-l punem în piață, să-l discutăm cu potențialii clienți, să-i convingem de calitățile lui, să semnăm contracte, iar dumneavoastră să construiți aceste nave. Aceasta este cea de a 14-a. Cele livrate până acum le-au dovedit partenerilor noștri de afaceri, băncilor, navlositorilor, care angajează navele pentru produse petroliere albe și produse chimice, că nava construită de noi este cea mai bună la categoria ei. Sunt mândru să vă informez că **tancul de produse chimice de 41.000 tdw, construit de S. N. Constanța, a fost declarat anul trecut (2008) cea mai bună navă din categoria ei…**. Sunt foarte mulțumit, și datorită eforturilor colegilor din compartimentele tehnice, din divizia de proiectare, care au reușit să imprime calități deosebite acestui proiect. Dezvoltăm un nou proiect pentru un tanc de 50.000 tdw și suntem într-o fază avansată cu dezvoltarea unui proiect de supramax de 61.000 tdw, proiect cu care am depășit stadiul probelor de bazin, pe care le-am efectuat în Hamburg.*

Am vrut să vă prezint aceste lucruri pentru că știu că și pe dumneavoastră, ca și pe mine, vă apasă grijile privind viitorul apropiat, din cauza influențelor pe care criza economică și cea financiară le au… Avem forța să construim pe mai departe nave, alături de activitatea cealaltă, la fel de importantă, de reparații navale.

Pentru viitorul șantierului, pentru a asigura stabilitatea locurilor de muncă și un potențial de creștere anuală a veniturilor dumneavoastră, ne-am extins interesul în zona navală. După cum știți am încheiat un parteneriat strategic cu compania multinațională ***„Thales Nederland BV”****, cu care vom participa la licitațiile pentru modernizarea fregatelor „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”, a submarinului și pentru alte proiecte foarte importante ale Marinei Române. Aceasta va trebui să devină în viitorii ani partener strategic al NATO și România este pregătită să facă eforturile în această direcție”*.

La rândul său, directorul general al S. N. Constanța a făcut următoarea declarație reporterului ziarului „Cuget Liber”/16/17 mai 2009: *„Nava* ***„Norient Scorpius”*** *s-a comportat foarte bine în probele de mare, Armatorii sunt foarte mulțumiți și au declarat că este peste calitatea navelor produse în Coreea. În prezent mai avem în execuție nave din această serie, care sunt destinate unor armatori italieni. Două nave vor fi livrate în cursul acestui an, iar următoarele două la începutul anului viitor. Avem semnate contracte pentru o serie de 6 tancuri de 50.000 tdw dar pentru moment* ***începerea lucrărilor de construcție este blocată de dificultățile obținerii finanțării către armator și șantier****”*.

Apreciat pentru bunele rezultate economice înregistrate de S. N. Constanța, în perioada 2002 – 2008, directorul general, **Ing. Radu Rusen** a fost ales președinte al Asociației Naționale a Constructorilor de Nave (vezi 306d, 315f). Votul de alegere a fost dat la data de **16 ianuarie 2009**, de reprezentanții a peste 30 de societăți (șantierele navale, producătorii de echipamente și subansamble pentru nave, unități de cercetare și proiectare, societăți de clasificare).

În plină criză economică, la începutul lunii februarie 2009, sindicatul și administrația S. N. Constanța au încheiat negocierea anexei nr. 2 a contractului colectiv de muncă, valabil pe perioada 2007 – 2011 (vezi 307d, 317f). S-a convenit ca începând cu data de **1 iulie 2009**, lefurile constructorilor de nave constănțeni **să crească cu 300 de lei.**

După încheierea negocierilor, **Ing. Violeta Putinei**, directorul resurselor umane la S. N. Constanța și **Dede Perodin,** președintele Sindicatului Liber al Navaliștilor au făcut declarații din care am selectat următoarele: *„Având în vedere contextul economic actual, creșterea cu 300 de lei a salariilor reprezintă un efort major pentru companie. Odată cu lefurile se măresc veniturile obținute din sporuri și ore suplimentare, dar și cheltuielile cu impozitele și contribuțiile ce trebuie achitate la stat. Majorarea veniturilor salariale ajunge și până la 30% în cazul unor categorii de lucrători, în vreme ce pe ansamblul companiei cheltuielile cu salariile cresc cu 50%. Angajatorul acordă această creștere semnificativă în speranța că responsabilitatea și contribuția fiecărui salariat vor spori. Ea trebuie să-i motiveze mai mult pe angajații noștri să-și îndeplinească sarcinile de plan”*, a declarat **Ing. Violeta Putinei.**

Caracteristicile navei "Norient Scorpius": Transporta 40250 t produse petroliere sau substante chimice. L=180m,B=32,2m,T=11m, viteza navei,15 Nd.

Momentul lansării sticlei de șampaniei spre bordajul navei. Naşa Agnieszka Charewicz Huscher şi Radu Rusen

Succesul este al vostru!

„Succesul de astăzi este, în primul rând, al dumneavoastră! Nu putem să uităm anul 2002, când cu toții am început o nouă eră în viața de peste 100 de ani a Șantierului Naval Constanța. Am avut curajul să dezvoltăm, împreună, un nou proiect, tancul de produse chimice de 41.000 tdw, să-l punem în piață, să-l discutăm cu potențialii clienți, să-i convingem de calitățile lui, să semnăm contracte, iar dumneavoastră să construiți aceste nave.

Aceasta este cea de a 14-a. Cele livrate până acum le-au dovedit partenerilor noștri de afaceri, băncilor, navlositorilor, care angajează navele pentru produse petroliere albe și produse chimice, că nava construită de noi este cea mai bună din categoria ei. Sunt mândru să vă informez că tancul de produse de 41.000 tdw, construit de SNC, a fost declarat, anul trecut, cea mai bună navă din categoria ei.

Mai avem nave de construit. Partenerii noștri sunt foarte mulțumiți, iar aceasta vi se datorează dumneavoastră. Sunt foarte mulțumiți și datorită eforturilor colegilor din compartimentele tehnice, din divizia de proiectare, care au reușit să imprime calităților deosebite acestui proiect. Avem convingerea că, pe viitor, partenerii cărora le-am livrat aceste nave își vor menține interesul pentru SNC și vom construi și alte nave pentru ei, dar și pentru alți clienți cu care suntem în discuții, în prezent."

Gheorghe Bosînceanu,
cu prilejul lansării navei „Norient Scorpius" (15.05.2009)

Vânt bun „Norient Scorpius"!

Fig. 316f. 15 mai 2009. La S.N. C-ta a avut loc ceremonia de botez a tancului chimic de 41.000 tdw nr. 14 „Norient Scorpius" (Fotografii și mesajul patronului Gh. Bosanceanu către navaliștii constănțeni, publicate în ziarul „Cuget Liber"/16/17 mai 2009).

Iar **Dede Perodin** a declarat următoarele: „*Compromisul acordării majorării salariale într-o singură tranșă servește atât intereselor companiei, cât și pe cele ale angajaților. Noi credem că a fost o înțelegere înțeleaptă. La ora actuală, compania noastră este unul dintre cele mai stabile șantiere navale din România, din toate punctele de vedere, inclusiv economico-financiar. În situația de criză acută, acest aspect este decisiv. Desigur, această stabilitate trebuie întărită prin eforturile zilnice ale tuturor, prin aplicarea unor soluții de economisire a resurselor financiare, materiale și umane. Iată, spre exemplu, s-a luat măsura reorganizării a circa 120 de locuri de muncă din activitățile indirect productive, prin trecerea respectivilor angajați în producție. Oamenilor li s-a oferit inclusiv posibilitatea recalificării. Au fost prea puțini cei ce nu au acceptat oferta conducerii, respectiv vreo 18 persoane. Conform Codului Muncii, s-a renunțat la serviciile lor. Până la mijlocul verii trebuie livrate 3 tancuri chimice și în acest an avem de executat și lucrări de reparații la un număr de peste 70 de nave. De acea avem nevoie de mai mulți oameni în producție, unde ducem, în continuare, lipsă de forță de muncă în meseriile de sudor, lăcătuș și tubulator”*.

Pentru acoperirea cu comenzi de nave noi, specialiștii șantierului s-au documentat și și-au propus să pregătească proiecte și pentru execuția unor nave militare (vezi 308d). Senior managerul departamentului tehnic și de planificare, **Ing. Sorinel Putinei**, delegat să participe la cea de a 4-a ediție a Conferinței Offshore Patrol Vessels, organizată în orașul francez Lorient în perioada 28 sept. – 1 oct. 2009 a declarat următoarele: „*Pentru companiile noastre este o oportunitate să ne informăm asupra evoluției navelor din domeniul militar, având în vedere faptul că și flota română are un program de dezvoltare a navelor de patrulare. Împreună cu firma proprie de proiectare, S. N. Constanța își propune să pătrundă pe piața construcțiilor de nave militare. Noi avem în studiu realizarea unui proiect pentru o navă de tip corvetă. Este o provocare pe care merită să o abordăm*”.

La data de **22 decembrie 2009**, la S. N. Constanța a avut loc ceremonia de botez a tancului chimic de 41.000 tdw **„Histria Gemma**” (vezi 318f), cea de a 17-a navă din seria executată și livrată de constructorii navali constănțeni, începând din anul 2005.

Șeful de proiect din șantier, care a coordonat execuția navei, a fost **Ing. Marius Cornea.**

La eveniment, **Gheorghe Bosînceanu**, președintele Adunării Generale a Acționarilor din S. N. Constanța, a rostit următoarea alocuțiune:

„*Felicit navaliștii S. N. Constanța pentru finalizarea cu succes a construcției celei de a 17-a nave din istoria tancurilor petroliere și chimice. În prag de sărbători și de an nou, aș vrea să aduc puțină liniște și să anunț că suntem în discuții pentru construcția în cursul anului 2010 a una sau două nave din aceeași serie. Mulțumim tuturor celor care ne-au acordat votul lor de încredere de-a lungul*

*timpului și aș vrea să subliniez aici contribuția **Alpha Bank**, banca finanțatoare pentru acest proiect și pentru următorul, corpul navei 585 fiind în curs de execuție. Mulțumesc colegilor din conducerea S. N. Constanța și grupului „Histria" pentru entuziasm și competență, președintelui și biroului executiv al Sindicatului Liber al Navaliștilor pentru disponibilitate și susținere, angajaților pentru înțelegere și suport. Doresc succes comandantului navei, domnului Simion Demidov și întregului echipaj"*.

Înalt Prea Sfinția Sa **Teodosie**, arhiepiscopul Tomisului, a oficiat slujba de sfințire a navei.

Nașa de botez a navei **„Histria Gemma"** a fost avocata **Maria Toumazi** din cadrul companiei Montanios & Montanios (Cipru). Comandantul navei „Histria Gemma", **Simion Demidov** a declarat următoarele: *„Am navigat pe aproape toate navele din seria aceasta, începând cu primul tanc chimic, „Histria Perla". Este o navă excelentă, foarte stabilă și cu o mare manevrabilitate. Piloții din toate porturile au remarcat aceste calități. Cu nava „Histria Gemma" vom pleca în primul voiaj după data de 7 ian. 2010"*.

Un succes deosebit și o premieră pentru S. N. Constanța, l-a constituit realizarea reconversiei unui tanc petrolier în vrachier (vezi 319f).

Fostul **petrolier de 85.000 tdw „Teleajen"**, al 3-lea din seria construită de S. N. Constanța, și livrat în anul 1989 la Navrom, a fost preluat de compania **„Histria Shipmanagement"**, care i-a schimbat numele în **„Histria Diamond"** și i-a mărit capacitatea de transport, la 90.000 tdw, prin transformarea unor tancuri de balast. În anul 2009, această navă a fost adusă la S. N. Constanța pentru efectuarea unui volum mare de lucrări de reconstrucție. Proiectul de reconversie, din tanc petrolier în vrachier, a fost condus de **Nicolae Berechet**, directorul tehnic al companiei „Histria Shipmanagement" și care, la finalizarea lucrărilor, în ziua de **9 febr. 2010**, a declarat următoarele: *„În esență, operațiunea de conversie a constat în păstrarea corpului exterior al tancului petrolier și construcția unei noi nave mineralier în interior, după ultimele cerințe ale legislației în vigoare și ale societăților de clasificare"*.

Într-adevăr, lucrările de transformare a corpului navei în interior s-au făcut prin tăierea unui mare volum de table și profile, care au fost înlocuite cu noua structură specifică navelor mineralier. De asemenea, au fost înlocuite instalațiile și echipamentele, montându-se cele specifice mineralierelor, cu acționare hidraulică pentru vinciuri, capace guri magazii, pompe de balast etc. (acționările de la petrolier erau cu aburi). În paralel cu execuția acestui mare volum de transformări structurale ale corpului la interior, motorul principal și motoarele auxiliare au fost demontate complet și reparate în șantier. Noua navă mineralier, realizată prin această pretențioasă lucrare de conversie, are următoarele date: lungimea – 228,29 m, lățimea – 43 m, înălțimea de construcție – 19 m, pescajul – 13,5 m.

La SNC, în plină criză economică

Lefurile constructorilor de nave constănţeni cresc cu 300 de lei

- Unele venituri salariale se vor majora cu până la 30%
- Măsura se aplică de la 1 iulie 2009

Ion TIŢA-CĂLIN

Sindicatul şi administraţia Şantierului Naval Constanţa au încheiat negocierea anexei nr. 2 a contractului colectiv de muncă, valabil pe perioada 2007 - 2011. Ieri, cele două echipe aflate de negociatori şi-au pus semnătura pe documentul care consfinţeşte compromisul realizat.

Administraţia şi sindicatul au bătut palma; Dede Perodin şi Violeta Putinei consfinţesc pactul salarial

Fig. 307d şi 317f. Text şi fotografie publicate în ziarul „Cuget Liber”/6 febr. 2009.

Ambiţiile „militare“ ale Şantierului Naval Constanţa

- Împreună cu SNC Ship Design, compania va realiza un proiect propriu pentru o navă de tip corvetă
- Reprezentanţii celor două companii participă la conferinţa internaţională din Lorient (Franţa), dedicată navelor de patrulare

Offshore Patrol Vessels 2009

În perioada 28 septembrie – 1 octombrie, Lorient găzduieşte unul dintre evenimentele majore ale industriei navale militare: cea de-a şasea ediţie a Conferinţei Offshore Patrol Vessels. Tema reuniunii o reprezintă soluţiile economice şi de actualitate pentru mediul maritim internaţional.

Vor fi reprezentate zeci de organizaţii militare, şantiere navale, producători de echipamente, institute de cercetări, societăţi de clasificare şi unităţi de învăţământ superior din peste 20 de ţări. Printre acestea se numără marina militară din Brazilia, Italia, Marea Britanie, SUA, Chile, Turcia, Africa de Sud, Pakistan, Finlanda, Franţa, garda de coastă din SUA, Canada şi Italia, concerne renumite din industria militară, precum DCNS, BAE Systems AB, Lockheed Martin MS2 şi Thales Nederland.

Agenda industriei navale militare

La Offshore Patrol Vessels 2009 vor participa şi doi reprezentanţi ai industriei navale româneşti: **Sorinel Putinei** - senior manager al departamentului tehnic şi de planificare din Şantierul Naval Constanţa şi **Valentin Ivanov**, directorul lui SNC Ship Design.

„Pentru companiile noastre este o oportunitate să ne informăm asupra evoluţiei navelor din domeniul militar, având în vedere faptul că şi flota română are un program de dezvoltare a navelor de patrulare. Împreună cu firma proprie de proiectare, Şantierul Naval Constanţa îşi propune să pătrundă pe piaţa construcţiilor de nave militare” – a declarat Sorinel Putinei, pentru cotidianul „Cuget Liber”.

Premieră pentru România

Prezenţa reprezentanţilor Şantierului Naval Constanţa şi a SNC Ship Design la Offshore Patrol Vessels trădează ambiţia celor două companii româneşti de a juca, în viitorul apropiat, un rol important pe piaţa navelor militare.

Sorinel Putinei a confirmat acest lucru, dezvăluind faptul că: *„Noi avem în studiu realizarea unui proiect pentru o navă de tip corvetă. Este o premieră pentru România. Intenţia noastră este să dezvoltăm un proiect propriu, pe care să-l prezentăm potenţialilor clienţi. Avem capacitatea de proiectare şi dispunem de metode moderne de proiectare. Este o provocare pe care merită să o abordăm.”*

Noua orientare „militară” a Şantierului Naval Constanţa a devenit cunoscută de mai multă vreme. După cum se cunoaşte, împreună cu consorţiul internaţional Thales Nederland BV, el a semnat o scrisoare de intenţie de colaborare, în vederea participării la licitaţia ce va fi organizată de Ministerul Apărării, pentru atribuirea contractului de modernizare a fregatelor „Regele Ferdinand” şi „Regina Maria” şi pentru asigurarea suportului logistic integrat, necesar menţinerii permanente a operativităţii navelor pe întreg ciclul de viaţă.

Fig. 308d. Secvenţe din articolul publicat în „Cuget Liber”/25 sept. 2009. Ing. S. Putinei (senior manager al departamentului tehnic şi de planificare din S.N. C-ta) şi Valentin Ivanov (Dir. SNC Ship Design), urmează să participe la Conferinţa Offshore Patrol Vessels din data de 28 sept. 2009, organizată la Norient – Franţa.

CUGET LIBER ● Miercuri, 23 decembrie 2009

Botezul navei „Histria Gemma" a fost sărbătorit cu colinde românești și dansuri grecești

❒ Un proiect sută la sută românesc, de mare succes pe piața internațională

Ion TIȚA-CĂLIN

Fig. 318f. Fotografii publicate în ziarul „Cuget Liber"/23 dec. 2009. La S.N. Constanța a avut loc botezul tancului chimic de 41.000 tdw nr. 17 „Histria Gemma" (coordonatorul de proiect a fost Ing. M. Cornea).

CUGET LIBER ● Miercuri, 10 februarie 2010

Premieră europeană

Șantierul Naval Constanța a finalizat prima reconversie a unui tanc petrolier în vrachier

9 febr. 2010. La S.N. C-ta s-au finalizat lucrările de conversie începute în 2009, 1a tancul petrolier „Histria Diamond" (fost „Teleajen", tancul petrolier de 85.000 tdw nr. 3, livrat de SN C-ta în 1989). Nava a fost transformată în vrachier de 85.000 tdw. Șeful proiectului de conversie a fost Nicolae Berechet (Fotografiile au fost publicate în „Cuget Liber"/10.02.2010).

Fig. 319f. N. Berechet, Dir. tehnic „Histria Shipmanagement", Șef mec. „Histria Diamond", membru al Consiliului de Administrației al SN C-ta.

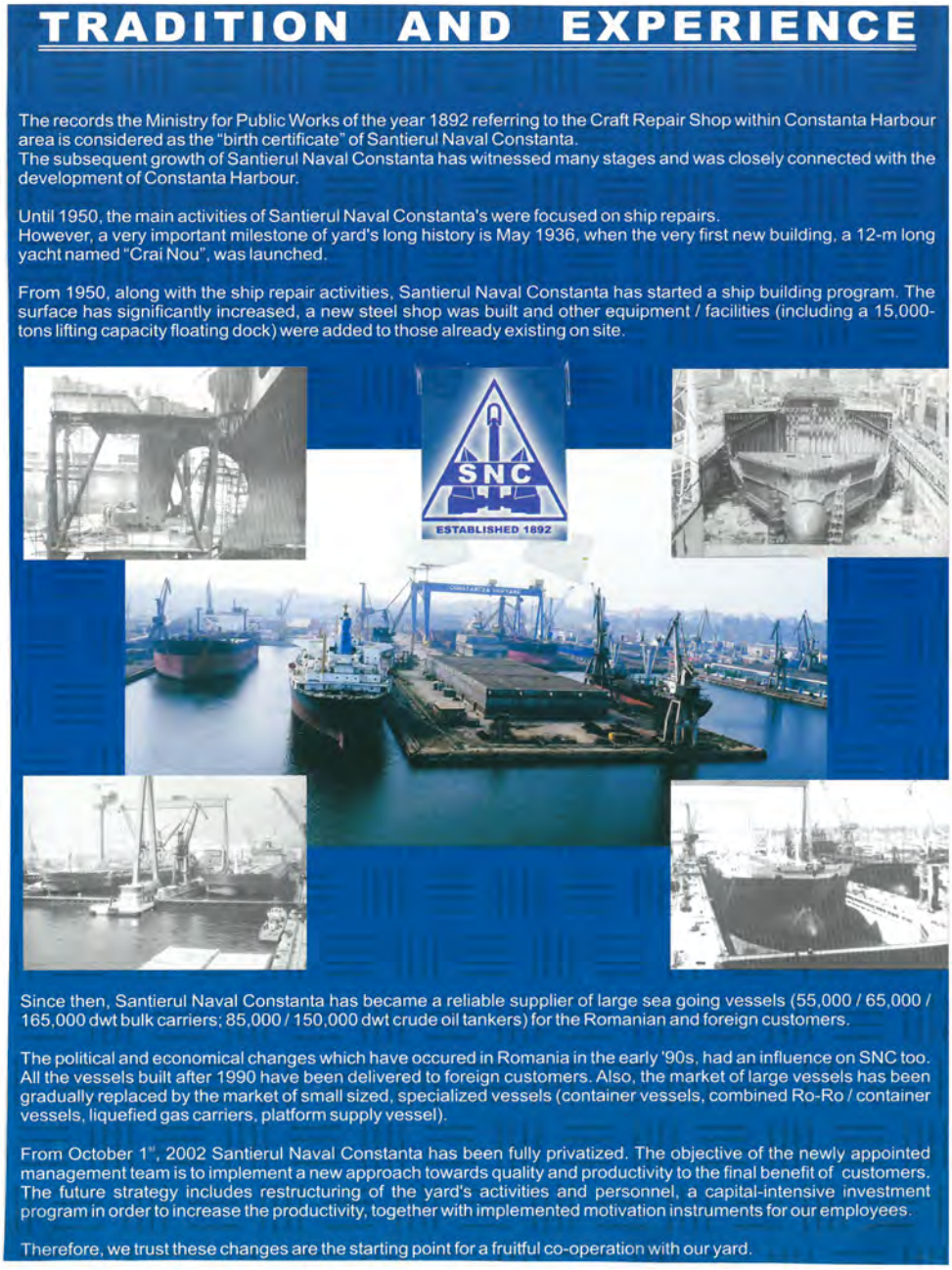


Fig. 313d. S.N. Constanța, tradiție și experiență
(pagina extrasă din pliantul S.N. Constanța, *„Partner for the future").*

Motorul principal este de tip MAN, de 15.200 CP,114 rot/min, care dezvoltă o viteza medie a navei de 13.5 Nd. Nava are capacitatea de 85.000 tdw și este destinată transportului de mărfuri vrac:minereu, cărbune,cereale etc. Înainte de a pleca cu nava în primul voiaj (spre portul Yuzbny din Ucraina de unde va încărca minereu de fier pentru un port din nordul Chinei), în care va îndeplini funcția de Șef mecanic, **Nicolae Berechet** a declarat:

„*Putem spune că pornim la drum cu o navă nouă. Reconstrucția este un proces mai dificil decât realizarea unei construcții noi. Putem spune că am realizat o conversie sănătoasă și solidă. Aceasta este pe de altă parte o soluție modernă de recuperare și reciclare a navelor vechi, a materialelor. Acest tanc nu avea bordaj dublu, așa cum au noile generații de petroliere. Drept urmare, începând cu anul 2010 nu mai avea drept de operare în Europa și ar fi trebuit să ajungă la „fier vechi" sau să ia altă direcție. Prin reconversie, navei i se prelungește viața cu 10 – 15 ani. Este singura conversie de acest gen realizată în Europa. Ea s-a desfășurat sub supravegherea* ***Germanischer Lloyd***".

La data de **28 martie 2012**, la S. N. Constanța, a avut loc botezul tancului chimic de 41.000 tdw **„Histria Crown"**. La această navă, șeful de proiect coordonator a fost **Ing. Eugen Tiron** (vezi 320f). **„Histria Crown" este al 19-lea tanc chimic** dintr-o serie de succes pe piața internațională și a 448-a navă construită la S. N. Constanța, în cei 120 de ani de existență. Coordonatorul de proiect, **Ing. E. Tiron** a făcut următoarea declarație referitoare la construcția și noutățile din dotarea acestei nave:

*„****Histria Crown****" satisface cele mai exigente standarde internaționale privind emisia de noxe în atmosferă, fiind echipată cu instalații „low sulf". Ele au fost proiectate de compania „Histria" și specialiștii de la SNC Ship Design. Tehnologia de fabricație a fost îmbunătățită față de navele anterioare prin faptul că navaliștii noștri au realizat structuri gigantice de corp (blocuri) cu greutatea de până la 800 tone, cu toate instalațiile montate și finisajele efectuate.*

Ciclul de montaj în doc a fost redus cu cca. 30%. Trebuie să progresăm și să realizăm premontaje pe platformă a blocurilor mari, constructiv funcționale, cu grad de saturare total. Acest tanc chimic ar putea fi realizat din șapte asemenea mega-structuri. În doc, ar trebui să se execute doar asamblarea lor. Este un ideal pe care îl putem atinge. ***Avem în lucru încă două tancuri chimice de 41.000 tdw****.* Referitor la comportarea navei **„Histria Crown"** în probele de recepție pe mare, șeful de proiect a spus următoarele:

*„Nava a fost în probe de mare între 23 și 25 martie 2012 și a trecut cu bine toate testele cerute de compania de clasificare „****Germanischer lloyd****".*

Fig. 314d. S.N. Constanța, construcții noi
(pagină extrasă din pliantul S.N. Constanța, „*Partner for the future*”).

Fig. 315d. S.N. Constanța, reparații nave (pagină extrasă din pliantul S.N. Constanța *„Partner for the future”*).

Fig. 316d. S.N. Constanța, reparații și conversii nave.
(pagină extrasă din pliantul S.N. Constanța „*Partner for the future*”).

7.4. 5 OCTOMBRIE 2012, TRIPLĂ FESTIVITATE ANIVERSARĂ „HISTRIA SHIPMANAGEMENT – ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. 10/20/120”

- ***S. N. C., 120 de ani de activitate;***
- ***S. N. C., 10 ani de la privatizare;***
- ***Histria Shipmanagement, 20 de ani de la înființare.***

La data de **5 octombrie 2012**, la S. N. Constanța s-au sărbătorit trei aniversări, trei jubilee ce vor rămâne în istoria **S. N. Constanța** și a companiei **Histria Shipmanagement (10/20/120)**. Aniversarea a **120** de ani de activitate și **10** ani de la privatizare pentru **S. N. Constanța**, precum și aniversarea a **20** de ani de fructuoasă activitate a companiei **Histria Shipmanagement** au constituit tripla sărbătoare organizată impecabil și cu mare fast, de conducerile celor două companii. În frumoasa zi de toamnă, 5 octombrie 2012, la ora prânzului, platforma șantierului naval era plină de oameni ce se îndreptau spre locul unde avea să se desfășoare ceremonia, un cort imens dotat cu instalație de aer condiționat, instalat pe platforma de lângă bazinul de armare unde se afla tancul chimic de 41.000 tdw **„Zefirea”**, al 20-lea din serie.

La această aniversare, S. N. Constanța s-a prezentat cu un bilanț bogat în realizări, în domeniul reparațiilor și construcțiilor de nave. Situația realizărilor la zi este consemnată în jurnalul de evidență a numerelor de construcție a navelor executate de S. N. Constanța, în care, de-a lungul anilor s-au înscris peste **450** de nave, însumând cifra impresionantă de **peste 4,85 milioane tdw**, din care la export au fost livrate peste **60** de nave (cca. 2,4 milioane tdw). În toată perioada de activitate, până în prezent, S. N. Constanța a reparat peste 6.000 nave, de diverse profiluri și tonaje, civile dar și militare.

În viață de 120 de ani, S. N. Constanța a trecut atât prin perioade de dezvoltare și avânt economic dar și prin aspre crize manageriale și economico –financiare, ca cea din perioada 1990 – 2002. Transformări profunde în viața șantierului naval s-au produs în perioada 2002 – 2012, când după privatizare, noua echipă managerială a reorganizat și modernizat fluxurile de producție, trecând hotărât la reluarea construcției de nave de mare tonaj. Astfel, un rezultat remarcabil l-a constituit punerea în fabricație a proiectului 100% românesc – **tancul chimic de 41.000 tdw** și prin livrarea la export, până în prezent, a **20** asemenea nave de înaltă calitate, S. N. Constanța fiind din nou recunoscut pe piața internațională. Am atașat și câteva pagini (vezi 313d, 314d, 315d și 316d, cu texte și fotografii extrase din pliantul

documentar „*Partner for the future*” editat de conducerea șantierului, după privatizare. Aceste pagini cuprind date din activitatea S. N. Constanța de-a lungul anilor și au următoarele titluri: „tradiție și experiența”, „construcții noi”, „activitatea de reparații” și „activitatea de reparații și conversii”.

Cu competență, inițiativă și ambiție, **compania Histria Shipmanagement, care la aceeași dată aniversa 20 de ani de activitate navală**, a manageriat și exploatarea seriei de tancuri chimice de 41.000 tdw construite de S. N. Constanța. Am atașat și fotografia copertei și a paginilor 2 și 4 din **„Fleet Bulletin nr. 3 – 2012”** editat de compania Histria Shipmanagement, cu prilejul evenimentului ***„SNC & HSM 10/20/120”*** (vezi 309d și 310d). La tripla sărbătoare istorică: **120 de ani de existență a S. N. Constanța, 10 ani de la privatizarea lui** și **20 de ani de la înființarea companiei de navigație maritimă Histria Shipmanagement**, alături de gazde, reprezentate de **Gh. Bosînceanu**, președintele Adunării Generale a Acționarilor de la S. N. Constanța și președinte al grupului de firme Histria, împreună cu **Ing. Radu Rusen**, directorul general al șantierului naval, au fost prezenți numeroși oaspeți români și străini în frunte cu **președintele României Traian Băsescu.**

Printre sutele de invitați, la ceremonie au participat șefi de organizații politice, directori de instituții locale și centrale, de companii industriale și proiectare, bancare, de brokeraj, de clasificare a navelor, parlamentari, prefectul județului, **Bogdan Hutuca**, vicepreședintele Camerei de Comerț și Industrie a României, **Ing. Mihai Daraban, Acis Montanios**, reprezentantul companiei „Montanios & Montanios”, **Adrian Mihălcioiu**, președintele Sindicatului Liber al Navigatorilor, lucrători și pensionari de la S. N. Constanța etc.

Festivitatea a început cu o ceremonie religioasă de binecuvântare, oficiată de Înalt Prea Sfinția Sa **Teodosie**, arhiepiscopul Tomisului, care s-a încheiat cu urarea: „*Mulți ani să trăiască toți cei ce se ostenesc în S. N. Constanța”*. Directorul general al S. N. Constanța, **Ing. Radu Rusen** a prezentat detaliat date din monografie, privind dezvoltarea și realizările șantierului naval de-a lungul istoriei sale de 120 de ani. Referitor la perioada de după privatizare, el a spus următoarele: „*Acum, la 10 ani de la privatizare, putem să ne mândrim cu livrarea a 20 de nave, care s-au dovedit a fi cele mai bune din lume la clasa lor, precum și cu reparația a peste 800 de nave pentru clienți din peste 40 de țări”*. În finalul discursului său, vorbind despre colectivul de muncă din șantierul naval, de dragostea pentru meseria de constructor naval și practicarea ei din tată în fiu, și-a înmuiat glasul, evocând în lacrimi memoria tatălui său **Mitică Rusen**, un valoros inginer proiectant din industria navală din România, mulți ani în echipele de conducere tehnică și fost director general al S. N. Constanța în perioada 1993 – 1994.

Caracteristicile navei "Histria Crown": Nava este de tip IMO 3 Tanker, L=179,96m, B=32,2m, pescaj ,10,5m,motor pr. Tip MAN B&W,V=15 Nd.

Fig. 320f. 28 mart. 2012. La S.N. Constanța, tancul chimic de 41.000 tdw nr. 19 „Histria Crown" a primit botezul și este pregătit de voiaj. Coordonatorul proiectului a fost Ing. E. Tiron (fotografia a fost publicată în „Cuget Liber"/29 mart. 2012).

Galeria directorilor generali

Dumitru Fulorea a fost un pionier în industria navală a României. Sub conducerea sa, SNC a trecut, în perioada 1963 - 1972, de la reparații la construcții navale, prin realizarea unor ambarcațiuni mici (șalupe, pontoane dormitor, remorchere, șlepuri etc.).

El a susținut ideea transformării SNC în șantier pentru construcția navelor de mare tonaj, reușind să-l convingă pe Nicolae Ceaușescu să aprobe acest proiect. Astfel că, în 1975, în docul uscat de la Constanța se lansa primul mineralier de 55.000 tdw, „Tomis", iar în 1977, prima navă de 150.000 tdw, petrolierul „Independența".

I-a urmat apropiat **Gheorghe Dimoiu**, cel ce a condus vreme de aproape 10 ani, din 1981 până în 1990, destinele șantierului. Istoria construcțiilor navale din România va marca, în dreptul său, meritul de a fi triplat productivitatea celui mai mare șantier naval din Europa de Est și tonajul flotei românești.

În perioada post-decembristă, echipele de conducere s-au succedat în ritmul schimbărilor politice și al intereselor de grup. La „cârma" șantierului s-au perindat: **Adrian Sabău** - director general între 1990 și 1993; **Mitică Rusen** - director general între 1993 și 1994; **Ion Dinu** - director general în 1994; norvegianul **Henrik Fleischer** - manager timp de câteva luni, la cumpăna dintre 1994 și 1995; **Aurel Dărăban** - manager general din 1995 până în 1998; **Marius Cornea** - președinte al consiliului de administrație și director general între 1998-1999; **Mitică Dumitru** - președinte al CA și director general în perioada 1999 -2001; **Anișoara Georgescu** - președinte CA și director general între 2001-2002.

Începând cu data de 30 septembrie 2002, odată cu finalizarea privatizării, conducerea șantierului a fost preluată de omul de afaceri **Gheorghe Bosîncenu**, în calitate de președinte al adunării generale a acționarilor, și **Radu Rusen**, numit în funcția de director general.

Ion TITA-CĂLIN

Și-au închinat viața industriei navale românești

Ing. Aurel Dărăban (1939 - 2004)

După absolvirea, în 1966, a Institutului Politehnic Galați, inginerul **Aurel Dărăban** a lucrat timp de 32 de ani în SNC. A fost șef de atelier, șef de serviciu, șef de secție, director de fabrică, inginer șef, pentru ca, începând din 1995 până în 1998, să se afle la „cârma" șantierului, în calitate de director general. După 1989, într-o perioadă dramatică pentru industria navală românească, Aurel Dărăban a contribuit la reorientarea spre export a producției SNC și la apărarea patrimoniului companiei de cei ce doreau să o dezmembreze. El a fost unul dintre militanții privatizării și salvării de la faliment a șantierului naval.

Ing. Mitică Rusen (1938 - 2010)

Inginerul **Mitică Rusen** a absolvit Institutul Politehnic Galați, Facultatea de nave și instalații de bord. Din 1961 până în 1994 a lucrat în Șantierul Naval Constanța, urcând în ierarhie, până la funcțiile de director general și președinte al consiliului de administrație, pe care le-a îndeplinit între 1993 - 1994.

Viața lui este parte din istoria modernă a Șantierului Naval Constanța și a industriei navale românești. Mitică Rusen a fost unul dintre pionierii construcțiilor navale de mare tonaj în România.

Ion TITA-CĂLIN

Fig. 308d. Pagini extrase din „Cuget Liber" special/5 oct. 2012.

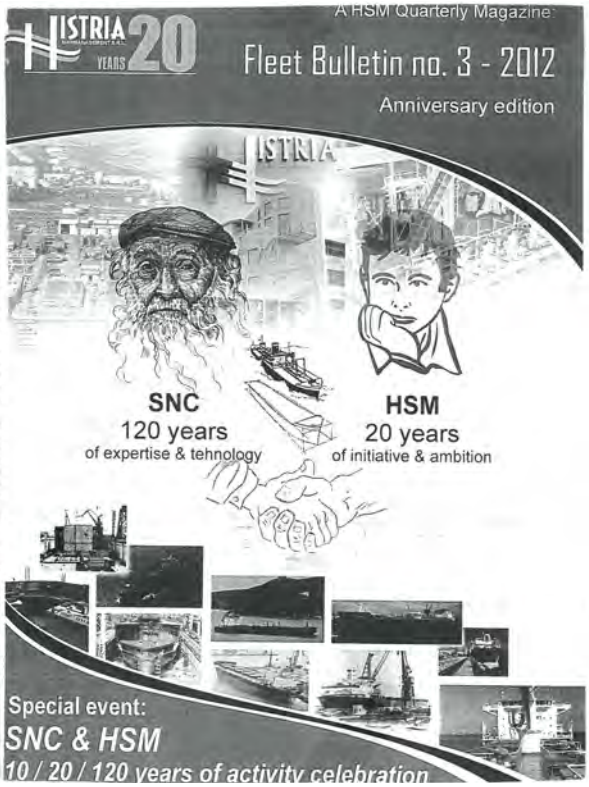


Fig. 309d. Coperta Buletinului nr. 3, ediție aniversară: S.N.C., 120 ani de activitate, 10 ani de la privatizare; HSM, 20 ani de activitate.

Histria Shipmanagement – Santierul Naval Constanta
10 / 20 / 120 – 05th of October 2012 – Preview

Happy Anniversary Histria & Constanta Shipyard !

A company anniversary is a very special event which denotes that, apart from ordinary business operations, added value is generated daily for both staff and society. Every successful company is backed by people who have combined their creativity, diligence, and passion to support products or services.

The celebration on 5th of October, of the 20th anniversary since the establishment of Histria Shipmanagement, 120 years since the establishment of the shipyard and 10 years since its privatization is at the same time the celebration of a truly remarkable partnership between Histria Shipmanagement and Constanta Shipyard. It is a remarkable achievement and a success beyond the highest expectations of the teams that are the power engine of these two companies. It is well worth celebrating, but it is also good to remember that there was nothing easy about building and maintaining these companies.

It all started in 1991, when the great change took place, by splitting the groups of Petromin's vessels. The shipping company Tanker Ship Management SRL was then established, as an independent ship management company. Among the managed vessel's we mention the following: Muntenia, Dacia, Crisana and Banat.

Within the twenty years that have elapsed since then, the philosophy of Histria Shipmanagement has been to provide safe and effective management, through its dedicated and experienced professionals, employing proven but flexible management systems. The company slogan is ***"Towards Safer and Cleaner Seas"***, its essence meaning is, for all and every employee of our company, something that not only has to be maintained but improved and continuously developed to higher levels to the satisfaction of our clients.

During the past years, two of the main milestones, which positively changed the companies' future business, were the privatization of Santierul Naval Constanta, in 2002 and 37-40 k building project started in 2003, by the first steel cut at Histria Perla. Further on, the Histria Perla's keel was laid on 15.10.2004 and launched on 10.09.2005.

continuing on pag. 4

Spot News

- Two new 50,000 dwt Product Tankers will be build – Memoranda signed with GL Class – see our article (pag3)
- HSM will organize a Party on the occasion of 10-20-120 anniversary on the 05th of Oct 2012 (see our article pag 2) – we will revert with relevant pictures next issue
- MLC 2006 - finally aproved to enter in force on Aug 2013 – see our article (pag 5)
- New Pilot arrangements requirements (see our article on pag 6)
- US approved the Ballast Treatment Systems – see our article on pag 7

Histria Shipmanagement – Santierul Naval Constanta
10 / 20 / 120 – 05th of October 2012 – Preview

Happy Anniversary Histria & Constanta Shipyard !

...continuing from pag. 2

Santierul Naval Constanta SA is an international shipyard and a leading yard in Black Sea and Mediterranean area specialized in shipbuilding, ship-repair and conversions.

Accessible by sea through the Bosporus Strait, Santierul Naval Constanta SA provides to the worldwide ship-owners and managers an ideal location for building and repairing of sea-going vessels up to 200,000 dwt.

The records of the Ministry for Public Works since 1892 referring to the Craft Repair Shop within Constanta Harbour area is considered to be the "birth certificate" of Santierul Naval Constanta.

A short history description is showed in bellow graph.

As a private-owned company since October 2002, Santierul Naval Constanta SA started an ambitious investment program intended to turn itself into an significant player on the international market of MR product / chemical tankers; after finalizing an investment plan for major upgrading of capacities and technologies, mainly directed for primary steel fabrication (surface preparation and protection, steel cutting and fabrication, as well as dedicated software & hardware for the same), the yard developed in close connection with interested Owners a safe and versatile design of 37+41,000 dwt IMO III Chemical Tanker / Product Tanker, thus bringing a "plus" to the design and taking advantages of their considerable experience in trading, operation and maintenance of a vessel.

As recognition of the outstanding efforts made by Santierul Naval Constanta SA in a relative short time to become a modern entity, focused on the specific needs of the Clients, the series of 41,000 dwt IMO III Chemical / Product Tanker proved to be a real success on the market since December 2005, when the first ship has left the yard on her maiden voyage, a total of twenty one ships were contracted, thus becoming the world third shipbuilder of MR chemical / product tankers.

In order to accomplish the business targets, Santierul Naval Constanta SA is operating within a frame governed by a Quality Management System in accordance with Germanischer Lloyd Certification GmbH ISO 9001:2000. As regards to the Environmental Management System, our company has obtained the certification in accordance with ISO 14001:2004.

The latest certification obtained was for the Occupational Health Safety Management System, in accordance with OHSAS 18001:1999, Santierul Naval Constanta SA being the first Romanian yard to integrate Quality – Health – Safety and Environment Management systems.

Company history
Historical development of Constanta Shipyard

- Newbuildings
- Ship repairs & conversions
- Principal contractor for the Romanian Navy

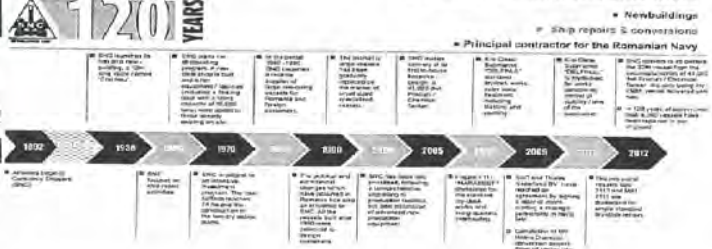


Fig. 310d. Paginile 2 și 3 ale Buletinului nr. 3, ediție aniversară HSM event, 10/20/120.

Fig. 321f. Tanc chimic de 41.000 tdw în doc și un bloc mare de corp din pupă (800 t), asamblat pe platformă și pregătit pentru montajul în doc.

În cuvântul său, **Gheorghe Bosînceanu** a declarat următoarele: *„Este o mare sărbătoare pentru noi toți, cei care ne-am legat destinele de S. N. Constanța și operatorul de nave maritime Histria Shipmanagement, două societăți care și-au impus numele pe piața navală națională și internațională”*. Apreciind munca foștilor conducători ai S. N. Constanța, prezenți la festivitate, Gh. Bosînceanu le-a mulțumit și a apreciat că *„aceștia, prin devotamentul față de șantier ne-au dat nouă, celor de azi, șansa să continuăm tradiția de constructori de nave maritime”*.

Festivitatea a culminat cu prezentarea decretului prezidențial de decorare a S. N. Constanța, având următorul text: ***„Cu prilejul aniversării a 120 de ani de existență, în semn de înaltă apreciere pentru contribuția deosebită la dezvoltarea economică și creșterea prestigiului României în domeniul construcției, întreținerii și exportului de nave, se conferă Ordinul „Meritul Industrial și Comercial” – în grad de Mare Ofițer, S. N. Constanța”.*** Distincția a fost înmânată directorului general **Ing. Radu Rusen** de către președintele României, **Traian Băsescu** (vezi 312d, 323f).

În semn de recunoștință, **Gheorghe Bosînceanu** i-a dăruit șefului statului macheta tancului petrolier de **50.000 tdw „Dream 50”**, un proiect de viitor pentru șantier. În discursul său, președintele României a evocat cu emoție legătura sa mai veche cu S. N. Constanța de unde a preluat, în calitate de comandant de navă, petrolierul de 157.000 tdw **„Biruința”**. El a ținut să sublinieze că nava i-a fost încredințată de **Ing. Constantin Buzatu**, directorul de atunci al Întreprinderii de Exploatare a Flotei Maritime, care anterior fusese Ing. Șef Fabrică Construcții Nave, la S. N. Constanța.

În continuare, Președintele României, Traian Băsescu, a spus: *„Școala vieții așa cum am deprins-o comandând această navă este extrem de utilă și astăzi. Viața pe mare a adăugat capacitatea de a nu te considera înfrânt niciodată. Această parte a vieții mele a făcut din mine un politician greu de omorât*”. Participanții s-au amuzat, aplaudându-l.

În cadrul festivității, foștilor conducători ai S. N. Constanța, prezenți la eveniment, precum: Ing. A. Sabău, Ec. D. Muhcina, Ing. G. Vizireanu, Ing. C.

Buzatu, Ing. N. Matei, Ec. I. Dinu, Ing. N. Orac, Ec. C. Matei, Ec. I. Mușat, Ing. P. Hârțescu și mulți alții, dar și unora dintre lucrătorii de bază cu vechime de peste 39 de ani în șantier, le-au fost acordate medalia jubiliară „SNC 120 de ani și HSM 20 de ani” (vezi 318d). A urmat masa festivă, la care împreună cu foștii colegi de șantier invitați, ne-am depănat amintirile și am făcut fotografii.

În paralel cu lucrările de modernizare și retehnologizare, cu reorganizarea managerială, s-a început fabricarea, după un proiect propriu, a seriei de 21 tancuri chimice de 41.000 tdw, destinate pieței externe.

Primul dintre ele, „Histria Perla“, a fost livrat în noiembrie 2005.

Acesta este printre puținele proiecte sută la sută românești, de mare succes pe piața internațională, realizate de industria noastră națională în ultimii 20 de ani. În 2008, tancul chimic de 41.000 tdw fabricat la SNC a fost declarat cea mai bună navă din categoria ei, de pe piața internațională.

- Domnule director Radu Rusen, au trecut 10 ani de la privatizarea Șantierului Naval Constanța și tot atâta de când ați preluat conducerea lui.

- Care sunt principalele obiective și proiecte pe termen scurt și mediu ale SNC?

- Obiectivul nostru este să găsim soluții pentru a menține forța de muncă ocupată și a trece perioada de criză. În paralel, cu segmentul tancurilor de produse petroliere și chimice s-a dezvoltat proiectul „Dream fifty” (un tanc petrolier de 50.000 tdw). Este un proiect eco-friendly, la care s-au făcut o serie de modernizări care duc la reducerea consumului de combustibili cu peste 20%. Vrem să deschidem o direcție și spre zona navelor speciale, fie că vorbim de activități off-shore sau nave suport pentru alte zone.

Ion TIȚA-CĂLIN

Fig. 311d și 322f. Extras din interviul cu Ing. R. Rusen, Dir. G-ral., 1a sărbătorirea a 120 de ani de activitate a S.N. C-ta. Interviul este publicat în „Cuget Liber” special/5 oct. 2012.

Histria Shipmanagement – Santierul Naval Constanta
10 / 20 / 120 – 05th of October 2012 – Preview
Happy Anniversary Histria & Constanta Shipyard !

Cu prilejul aniversării a 120 de ani de la înființare

SNC, înaltă distincție din partea Președintelui României

Pagina 24

ru pentru viitor!

❒ Președintele Traian Băsescu a participat, vineri, la Constanța, alături de sute de invitați, la ceremonia de sărbătorire a 120 de ani de la înființarea Șantierului Naval Constanța ❒ Cu acest prilej, prin decret prezidențial, șeful statului a conferit SNC Ordinul „Meritul Industrial și Comercial" - în grad de mare ofițer

În semn de înaltă apreciere

Este vineri, 5 octombrie 2012, zi în care toate drumurile duc spre tripla sărbătoare. Sunt aniversați 120 de ani de existență a Șantierului Naval Constanța, 10 ani de la privatizarea lui și 20 de ani de la înființarea companiei de navigație maritimă Histria Shipmanagement.

Alături de gazde, pe platforma din SNC, sunt prezenți numeroși oaspeți români și străini, în frunte cu președintele României, **Traian Băsescu**.

În cuvântul său, **Gheorghe Bosînceanu**, președintele SNC și al grupului de firme Histria, a declarat: *„Este o mare sărbătoare pentru noi toți, cei care ne-am legat destinele de SNC și operatorul de nave maritime Histria Shipmanagement, două societăți care și-au impus numele pe piața navală națională și internațională."*

El a ținut să le mulțumească foștilor directori ai SNC, prezenți la eveniment, *„care prin devotamentul față de șantier ne-au dat nouă, celor de azi, șansa să continuăm tradiția de constructori de nave maritime".*

Discursul lui Radu Ruxen – directorul general al șantierului, a marcat principalele repere ale istoricului companiei.

Cei ce au îmbătrânit odată

Rândurile de față sunt prilejuite de momentul aniversării a 120 de ani de existență și 10 ani de la privatizarea Șantierului Naval Constanța. În această lungă perioadă de timp, compania a construit și livrat 450 de nave, cu o capacitate totală de 4.866.143 tdw, din care 82 de nave, totalizând 1.984.263 tdw, pentru piața externă. La acestea se adaugă un volum uriaș de lucrări de reparații executate la peste 5.000 de nave.

120 de ani de istorie!

❒ Astăzi, la Șantierul Naval Constanța este mare sărbătoare. La ceas aniversar, pentru că se împlinesc 120 de ani de la înființare și 10 ani de la privatizare, SNC se îmbracă în straie de gală ❒ Mesaje vin din partea tuturor colaboratorilor: „La Mulți Ani!", felicitări pentru întreaga activitate și fie ca SNC să continue să stăpânească mările și oceanele lumii prin navele de înaltă calitate pe care le construiește!

HISTRIA PRINCE

Fig. 312d și 323f. Fotografii și secvențe de texte ce marchează momentele de festivitate de la Șantierul Naval Constanța din ziua de 5 oct. 2012. La ceremonia de sărbătorire a 120 de ani de la înființare, prin decret prezidențial, șeful statului Traian Băsescu a conferit S.N. C-ta Ordinul „Meritul Industrial și Comercial" în grad de mare ofițer. (Din „Cuget Liber" special/5 oct. 2012).

Festivitatea a început cu ceremonia religioasă de binecuvântare
a S. N. Constanța și a lucrătorilor săi, făcută de Arhiepiscopul Tomisului,
Teodosie care în final a spus: *„Mulți ani să trăiască toți cei ce se ostenesc în S. N. Constanța”*

Ing**. Radu Rusen** prezintă istoria și activitatea de 120 de ani
a S. N. Constanța

Președintele României, **Traian Băsescu**, încadrat de **Gheorghe Bosînceanu**, președintele Adunării Generale a Acționarilor și Ing. **Radu Rusen**, directorul general al S. N. Constanța.

Se citește Decretul Prezidențial de decorare a S. N. Constanța

5 octombrie 2012 – ***se conferă Ordinul „Meritul Industrial și Comercial” – în grad de Mare Ofițer, S. N. Constanța”.***

Directorul general al S. N. Constanța, **Ing. Radu Rusen**
prezintă participanților decorația acordată de Președintele României,
Traian Băsescu.

Președintele României, **Traian Băsescu** se adresează invitaților
la festivitatea aniversării a 120 de ani de activitate a S. N. Constanța.

SNC 1912 120 YEARS

HISTRIA SHIPMANAGEMENT S.R.L. 20

ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. și HISTRIA SHIPMANAGEMENT S.R.L.

au plăcerea să invite pe

Nicolae ORAC

la cocktail-ul organizat cu ocazia celebrării a 120 de ani de la înființarea Șantierului Naval Constanța SA și a 20 de ani de la înființarea societății Histria Shipmanagement SRL.

Cocktail-ul va avea loc vineri, 5 octombrie 2012, ora 1:00 p.m.,
în incinta Șantierului Naval Constanța.

R.S.V.P. d-nei Iulia Ștefănică până la 24 septembrie 2012
Tel: +40 241 694 894
E-mail: iulia.postelnicu@histria.ro

Fig. 317d. Șantierul Naval Constanța, 120 de ani și Histria Shipmanagement, 20 de ani.
Invitație la celebrarea aniversării din ziua de 5 octombrie 2012.

Descrierea medaliei

Aliaj:	tombac argintat
Diametru:	45 mm
Tiraj:	200 bucati

Fig. 318d. Medalia jubiliară „SNC – 120 de ani” și „Histria Shipmanagement, 20 de ani” (certificatul de autentificare de la monetăria statului).

Participanți la Jubileul „10/20/120” – 5 oct. 2012
În prim plan: Ing. V. Putinei, Ec. D. Muhcina,
Ing. N. Orac, Ec. I. Musat (cu spatele).

7.5. ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA S.A. ÎN PERIOADA 2012 – 2017 CU ACTIVITATE MIXTĂ DE CONSTRUCȚII ȘI REPARAȚII/CONVERSII NAVE

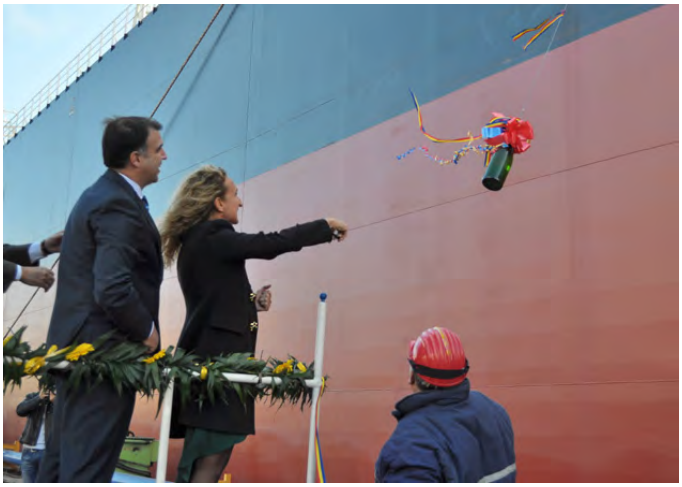
Sărbătorirea jubileului ***„Histria Shipmanagement – S. N. Constanța 10-20-120***” care a avut loc pe data de **5 oct. 2012** pe platforma exterioară de construcție a navelor a făcut posibil ca invitații să vadă în bazinul de armare **tancul chimic de 41.000 tdw nr. 20 „Zefirea”**, aflat atunci în pregătirea probelor de recepție. La data de **3 noiembrie 2012** a avut loc botezul acestei nave la care a participat **Dr. Marco Novella**, reprezentantul beneficiarului extern, Compania **„Calisa” din Siracusa, Italia**, însoțit de specialiștii Bruno Mazzarello și Andrea de Gregori, care au supravegheat și recepționat construcția. Au mai fost prezenți: **Valerio Piras**, Viceconsulul Italiei la București, Luca Steganini, directorul executiv al companiei de shipmanagement „Ottavio Novella”, Adrian Petre, reprezentantul Registrului de clasificare „Germanischer Lloyd”, Sorin Suciu, reprezentantul Raiffeisen Bank, oameni de afaceri români și străini. Constructorii navali constănțeni au fost reprezentați de fiii Președintelui companiei, **Andrei și Bogdan Bosînceanu**, directorul general al S. N. Constanța, însoțit de echipa de conducere a șantierului și de numeroși constructori navali.

Tancul chimic de 41.000 tdw nr. 20 „Zefirea”, în bazinul de armare la S. N. C. (Foto, noiembrie 2012).

Adresându-se participanților, D-l Marco Novella, director executiv al armatorului „Calisa”, a apreciat calitatea navei și a adresat mulțumiri conducerii șantierului și managerului de proiect, **Ing. Luminița Baschir**. În luna noiembrie

2012 a început montajul în doc a **tancului chimic de 41.000 tdw nr. 21**, ultimul din seria proiectelor executate și livrate la export de S. N. C., începând cu anul 2005.

Nava este de tip IMO 3 tanker, cu lungimea de 180 m, lățimea de 32,2 m și transporta 40.000 tone produse petroliere sau substanțe chimice, la un pescaj de 10,5 m. Armatorul navei este „Arada Shipping" iar managementul va fi asigurat de compania „Histria".



Asistată de directorul general al S. N. Constanța, Ing. R. Rusen,
Rosella Velzel botează nava de 41.000 tdw „Zefirea" (Foto, 3.XI.2012).

La ceremonia de botez a navei, care a avut loc în ziua de 28 mai 2013, beneficiarul a fost reprezentat de **Keith Ranger**, directorul de chartering al concernului Shell. Soția acestuia, **D-na Olivia Ranger**, a fost nașa de botez, care la spargerea sticlei de șampanie de bordajul navei a spus următoarele: *„Te numesc* **„Histria Ambra"** *și îți urez mult noroc oriunde vei merge"*. Împreună cu gazdele, reprezentate de **Gheorghe Bosînceanu**, președintele AGA din S. N. Constanța și președinte al grupului de firme „Histria", directorul general al S. N. C., **Ing. Radu Rusen și** numeroși constructori navali, la eveniment a participat premierul **Victor Ponta** însoțit de 2 miniștri, parlamentari, prefectul **Eugen Boia**, președintele Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură **Mihai Daraban**, oameni de afaceri, bancheri, reprezentanți ai Autorității Navale Române și Înalt Prea Sfinția Sa Teodosie. Adresându-se invitaților, în cuvântul său Gheorghe Bosînceanu a apreciat efortul, devotamentul și priceperea constructorilor navali constănțeni, mulțumindu-le pentru realizarea celor 21 nave de 41.000 tdw și pentru rezultatele economice înregistrate de șantier. El a prezentat performanțele S. N. Constanța după cum urmează: ***„Veniturile realizate din exportul celor 21 de nave tanc însumează 825 de milioane de dolari. În aceeași perioadă, șantierul a primit în danele și docurile***

sale 797 de nave maritime pentru activități de inspecții, reparații, modernizări sau conversii, asigurând venituri complementare de 258 de milioane de dolari”. În numele Guvernului României și al său personal, premierul Victor Ponta a felicitat colectivul șantierului naval pentru munca extraordinară efectuată și rezultatele obținute în acest domeniu al industriei românești.

În anii 2012 și 2013, S. N. Constanța a făcut investiții pentru modernizarea docurilor uscate și plutitoare. O lucrare deosebită a fost scoaterea de pe poziție și repararea porții principale de la docul uscat de construcții. De asemenea s-au construit schele specifice pentru lucru la navele ce se construiesc în docurile uscate și pasarele extensibile de acces la nave în docuri.

La data de 6 decembrie 2012 la S. N. Constanța a început construcția unei **macarale plutitoare autopropulsate** pentru compania **„Nibulon” din Ucraina**. Macaraua este destinată transbordării cerealelor de pe nave pe barje sau invers și poate ridica **45 tone cu graiferul** și **60 tone la cârlig**, deschiderea brațului fiind de 32 m. Ceremonia de botez s-a desfășurat la data de **26 iulie 2013,** în prezența beneficiarului navei **D-l Oleksly Vadaturskyy**, directorul general al firmei „Nibulon” din Ucraina. Soția sa, D-na Raisa Vadaturska a fost nașa de botez, macaraua primind numele de **„St. Mykolai”** (Sf. Nicolae). Oaspeții au fost însoțiți de președintele AGA și directorul general al S. N. Constanța. La eveniment au mai participat: **Iucsel Selamet**, subprefectul județului Constanța, **Dănuț Jugănaru**, directorul general al Camerei de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, Înalt Prea Sfinția Sa **Teodosie**, arhiepiscopul Tomisului și numeroși constructori navali constănțeni. Prezentând unele date de construcție și exploatare a macaralei „St. Mykolai”, Ing. Radu Rusen a precizat următoarele: *„Macaraua este dotată cu cele mai noi și mai moderne echipamente și are un înalt grad de automatizare. Este cea mai mare și mai eficientă macara de acest tip de la Marea Neagră. Construcția s-a făcut în 9 luni, cu un consum de manoperă de 250.000 ore. Încorporează 1.000 tone de tablă și 33 km de țeavă și s-au executat lucrări de vopsitorie și amenajări în suprafață totală de 28.000 mp.”*.

În cuvântul său, D-l Oleksly Vadaturskyy a mulțumit conducerii S. N. Constanța pentru calitatea navei livrate.

Datorită continuării crizei mondiale în construcția de nave, conducerea S. N. Constanța prevăzând o situație dificilă, a schimbat structura producției, ponderea lucrărilor de reparații navale devansând-o în anul 2013 pe cea a construcțiilor noi. Concurat și de șantierele de reparații din Turcia, în trim. I 2013 șantierul a înregistrat cel mai scăzut volum de reparații navale din ultimul deceniu. Totuși, până la sfârșitul anului s-a reușit finalizarea lucrărilor de reparații la 104 nave maritime și fluviale, din care 71 pentru companii străine și 37 pentru clienți români. Volumul reparațiilor de nave a cunoscut o creștere semnificativă în trim. I 2014, când a fost de 3 ori mai mare față de realizările din trim. I 2013. În primele 6 luni ale anului 2014, S. N. Constanța a reparat un număr de peste 40 de nave de mare tonaj, astfel că acest prim semestru a fost cel mai încărcat cu lucrări de reparații, din

ultimii 12 ani. În anul 2014, reparațiile de nave au reprezentat 90% din cifra de afaceri iar construcțiile noi doar 5%. În anul 2015, reparațiile de nave au reprezentat 40% iar construcțiile de nave noi, 60%.

Foto 6 decembrie 2012, la ceremonia de punere a chilei la macaraua plutitoare autopropulsată de 45 tone. În centrul fotografiei: Gh. Bosînceanu și Oleksly Vadaturskyy.

Marca fabricii constructoare: „S. N. Constanța S.A.”,
aplicată pe macaraua plutitoare autopropulsată de 45 tone,
livrată firmei „NIBULON” – din Ucraina. Data punerii chilei: 6 decembrie 2012.

Un volum însemnat de lucrări s-a efectuat la **3 nave portcontainer**, andocate pentru schimbarea bulbului din prova în vederea realizării de economii de combustibil în exploatare. Până la sfârșitul anului 2014, numărul de nave reparate a depășit cifra 100 și șantierul a încheiat anul cu profit. Această activitate din anul 2014 a necesitat o creștere a forței de muncă cu 10%. Au fost angajați încă 100 lucrători și pentru asigurarea personalului necesar s-a colaborat permanent cu școlile profesionale și universitățile tehnice. Deși șantierul a investit pentru finalizarea proiectului de execuție a tancului de 50.000 tdw, condițiile de piață nu au fost favorabile demarării acestui proiect, în această perioadă prețurile oferite de armatori fiind sub nivelul costurilor de realizare a acestei nave în România. În aceste condiții defavorabile construcțiilor de nave, conducerea șantierului a făcut eforturi pentru construcția de nave offshore și în luna februarie 2014 a încheiat contractul pentru execuția **navei de instalat tubulaturi și cabluri submarine**. În același timp s-au avansat negocierile cu armatorii din Europa pentru construcția la S. N. Constanța a celei de a 2-a generații de tancuri chimice de 41.000 tdw.

În imagine: Ing. Radu Rusen, directorul general al S.N. Constanța și Oleksly Vadaturskyy, directorul general al firmei „Nibulon" – Ucraina.

La Conferința Sindicatului Liber al Navaliștilor din luna aprilie 2014, președintele AGA din S. N. Constanța, **Gheorghe Bosînceanu** și directorul general, Ing. **Radu Rusen**, au dat explicații și răspunsuri privind orientarea activității șantierului în perioada crizei mondiale prelungite în construcția de nave. În acel moment, la fabricația de nave costurile de producție erau mai mari cu 20-25% față de prețurile de desfacere pe piață (o influență defavorabilă fiind dată și de prețurile mai mari în Europa la tablă navală și echipamente). Pentru ca șantierul să nu lucreze în pierdere, soluțiile eficace stabilite de conducere au fost: creșterea substanțială a volumului de reparații nave și construcția unor nave specializate la care se pot obține prețuri mai bune. Referitor la activitatea de construcții noi în

condițiile de criză, președintele AGA din S. N. Constanța, **Gheorghe Bosînceanu** a sugestionat următoarele: ***„Obiectivul nostru este să ne apropiem de costurile de producție și să ne menținem forța de muncă specializată, să ne întărim pentru momentul în care piața va cere mai multe nave”.*** La rândul său, directorul general al S. N. Constanța, Ing. Radu Rusen, a insistat pentru aplicarea măsurilor de reducere a costurilor de producție, colaborarea cu șantierele navale din țară pentru execuția de noi proiecte de construcții de nave și câștigarea competiției cu șantierele turcești pe piața reparațiilor de nave, atragerea armatorilor prin prețuri și termene competitive precum și asigurarea unei producții de calitate superioară.

Directorul general al S. N. Constanța prezintă activitatea la Conferința Sindicatului Liber al Navaliștilor din luna aprilie 2014.

Reparații de nave pe docul uscat.

Reparații de nave pe docul plutitor de 15.000 tone.

Anul 2014, Navă de mare tonaj în docul uscat la S. N. Constanța.

Construcția bulbului din provă, modificat pentru portcontainerele reparate la S. N. Constanța în anul 2014.

Navă portcontainer, andocată pentru modificarea bulbului din prova.

În luna septembrie 2014, S. N. Constanța a început **construcția barjei multifuncționale pentru lansarea tubulaturilor și cablurilor submarine precum și pentru alte activități offshore.** Barja a fost proiectată de S. N. Constanța în colaborare cu proiectanții din Galați și este destinată pentru activități în Marea Caspică, beneficiarul fiind firma **„Bumi Armada Berhard”** din Malaezia, cu activități de servicii offshore în Asia. Barja este compusă din 2 corpuri ce pot fi cuplate sau decuplate și are lungimea de 96 m, lățimea de 33 m și pescajul de numai 1,2 m. Barja are o suprastructură cu amenajări pentru 105 persoane și este dotată cu macarale de mare capacitate. Nava a fost livrată la data de 20 octombrie 2015.

Foto din 2015: Docul uscat ocupat de 2 nave (construcție și reparație), separate de poarta intermediară, pentru lansarea la apă la termene diferite.

În anul 2015, șantierul a colaborat cu Șantierul Naval **Vard Tulcea** la construcția celei mai mari nave offshore produsă în România, proiect în care S. N. Constanța a avut o contribuție de cca. 30% din volumul manoperei de execuție. De asemenea, în colaborare cu Șantierul Naval **DAMEN** din Galați a fost construită o navă offshore, S. N. Constanța executând corpul navei cu un grad avansat de armare pe care, în luna aprilie 2016, l-a predat șantierului gălățean pentru montarea echipamentelor, probe și livrare la beneficiar. După un proiect integral românesc, în anul 2015, S. N. Constanța a început construcția unui **tanc petrolier de 9.000 tdw** contractat la export. În activitatea de reparații nave, în anul 2015, S. N. Constanța a finalizat 85 de proiecte în valoare totală de 80 milioane lei. S-au executat atât reparații standard dar și 5 miniconversii, în scopul reducerii consumului de combustibil. Bilanțul financiar al anului 2015 s-a încheiat cu venituri totale de peste 250 milioane lei, cu 82,5% în plus față de anul 2014 și cu un profit brut de cca. 30 milioane lei, de 3,29 ori mai mare ca cel realizat în anul 2014.

Foto din 25.05.2015: Montajul pe navă a macaralei tip Liebherr.

7.5.1. 19 noiembrie 2015, la Colocviile Constructorilor de Nave, în cadrul ciclului: *„Șantierele navale românești istorie și performanțe – oameni și fapte”*, Șantierul Naval Constanța S.A. și-a prezentat tradiția și experiența de peste 120 de ani de activitate

Proiectul **CCN** inițiat de **Dr. Ing. Gelu Kahu** (fost director general al **ICEPRONAV** Galați și director general al fostei **Centrale Industriale Navale** Galați), se desfășoară sub egida Asociației Generale a Inginerilor din România **(AGIR)**, Asociației Române a Constructorilor de Nave **(ANCONAV**) și a **Bibliotecii Județene „V. A. Urechia”** din Galați.

Alături de Ing. Radu Rusen, directorul general al S. N. Constanța S.A.,
Ing. Nicolae Orac prezintă istoria dezvoltării șantierului naval.
(Foto: în sala „Eminescu", Biblioteca V. A. Urechia, Galați,
CCN nr. 43/19 noiembrie 2015).

La invitația Comitetului de organizare (Dr. Ing. G. Kahu, președinte onorific CCN, Dr. Ing. J. S. Popovici, Sponsor principal Boureau Veritas, Coordonator CCN, Ing. Valentin Popescu, Coordonator Adjunct, Ing. M. Postelnicu, membru, Ing. V. Lăcătuș, membru, Ing. Silvia Panaite, membru și redactor coordonator), S. N. Constanța a participat la **CCN, nr. 43/19.11.2015.** Zeci de specialiști din domeniu (profesori universitari, proiectanți, constructori de nave, de echipamente și sisteme navale, ingineri și economiști din diverse generații), prezenți în sala „Eminescu" a Bibliotecii „V. A. Urechia" din Galați au ascultat cu interes expunerile făcute de **Ing. Radu Rusen**, directorul general al S. N. Constanța și **Ing. Nicolae Orac**, fost angajat al șantierului, cu activitate îndelungată în proiectarea constructivă și tehnologică, în prezent pensionar și autor al acestei monografii. Etapele de dezvoltare a S. N. Constanța, timp de peste 120 de ani, au fost prezentate de ing. Nicolae Orac care a convins cu documente și imagini de arhivă că istoria și existența șantierului pe actualul amplasament a început în anul 1862 (construcția calei de 40 tone) iar atestarea documentară a înființării primului atelier naval (nucleul S. N. Constanța), a avut loc în anul 1892. Expunerea a constituit o sinteză a conținutului amplei monografii a șantierului, cu explicații, fotografii și documente la fiecare etapă istorică de dezvoltare și încheind cu marea investiție din perioada 1972 – 1977, care a creat șantierul naval fanion din România, executant al construcțiilor și reparațiilor de nave de mare tonaj. La execuția marei investiții de la S. N. Constanța au participat zeci de Întreprinderi industriale și de construcții din România, Ministere, Centrale industriale, Institute de Cercetare și Proiectare, Unități de Comerț exterior etc., precum și o mare forță de muncă militară. Coordonarea investiției a fost făcuta de un Comandament civil, condus de **Ministrul Ing. Ioan Avram** și de unul militar condus de **Generalul Neculai Palimariu.**

În prim plan: Prof. Dr. Ing. M. Modiga, Prof. Dr. Ing. L. Stoicescu, membru al Academiei Tehnice din România, Prof. Dr. Ing. Rodica Alexandru, reprezentant AGIR, Conf. Ing. Vasile Alexandru, Prof. Dr. Ing. T. Buhaescu, Ing. V. Panfile, Ing. C. Alexandru, Ing. V. Munteanu, Ing. Olga Dombos, Ing. T. Grigoriu, Ing. M. Paligora, Ing. M. Postelnicu, Ing. C. Onila, Ing. G. Marzac
(Foto: 19.XI.2015, CCN nr. 43, sala „Eminescu" Biblioteca V. A. Urechia, Galați).

Ing. Nicolae Orac prezintă etapele istorice de dezvoltare a S. N. Constanța
(Foto: 19.XI.2015, CCN nr. 43, sala „Eminescu", Biblioteca V. A. Urechia, Galați).

În fotografia de mai jos a portului Constanța, făcută în anul 1920, în partea stângă se vad atelierele de reparații înființate în anul 1892, instalate în barăci de lemn care ocupau 2,5 ha. În dreapta atelierelor se vede clădirea înaltă a bursei de mărfuri. Încă nu se construise Gara Maritimă (s-a construit în 1934) iar în bazin se văd câteva nave și o deroșeză.

Două instalații speciale de lansare la apă – ***„originale SNC”***.

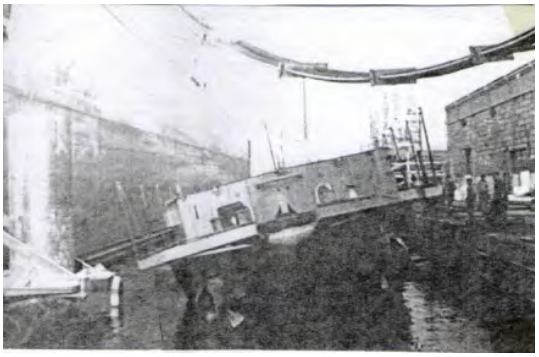


Foto din anul 1967.
Lansarea la apă a Completelor de șlepuri de 1.000 tone, export Egipt folosind instalația cu flotor articulat de cheu.

Foto: 20 august 1969.
Lansarea la apă pe verticală a cargoului de 1.920 tdw, export URSS, folosind instalația hidraulică de pe cheu și docul plutitor de 15.000 tone.

Cargou de 1.920 tdw
export URSS, în probe pe mare în anul 1970.

1972 – 1977 – dezvoltarea S. N. Constanța pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj

S.N. Constanța în anul Jubileului „120 de ani”.

Mineralierul de 55.000 tdw „TOMIS” prima navă de mare tonaj lansată la apă la data de 29 aprilie 1975.

Petrolierul de 150.000 tdw „INDEPENDENȚA” lansat la apă pe data de 27 mai 1977.

Mineralierul de 173.000 tdw „SALDAHNA”, gata de lansare la apă, livrat la export în Africa de Sud la data de 22 aprilie 1995.

Fundarea și construirea halelor de mari dimensiuni (hala de construcții corp = 4.5 Ha), pe umpluturile făcute în Marea Neagră și realizarea uriașelor docuri uscate în condițiile existenței unor puternice izvoare subterane, au creat dificultăți serioase proiectanților și constructorilor. În paralel cu investiția șantierul a executat primul mineralier de 55.000 tdw, aplicând o „tehnologie ocolită" și treptat cu folosirea noilor capacități s-au construit seriile mari de mineraliere de 55.000, 65.000 și 172.000 tdw, petroliere de 85.000 și 150.000 tdw, ferryboat-uri de 12.000 tdw, docuri plutitoare de 10.000 și 20.000 tone etc. La „Jubileul 120", bilanțul a fost de **450 de nave construite** (cca. 4,85 milioane tdw), din care 60 de nave livrate la export (cca. 2,4 milioane tdw). În toată perioada activității sale, până la acea dată, S. N. Constanța a reparat peste 6.000 de nave de diverse tipuri.

În expunerea sa, **Ing. Radu Rusen**, directorul general al S. N. Constanța SA începând cu anul 2002, a prezentat activitatea șantierului după privatizare (2002 – 2015). El a precizat că S. N. Constanța a fost privatizat ca rezultat al programului agreat de Guvernul României cu Banca Mondială, procesul privatizării inițiat în anul 2001 fiind supravegheat de un consultant numit de Banca Mondială, Société Générale. **Grupul de firme „HISTRIA"**, cel mai mare armator român privat, cu experiență în operarea și modernizarea navelor petroliere și mineraliere a preluat pachetul majoritar de acțiuni, structura acționariatului la zi fiind următoarea: **94,80%, HISTRIA Grup** și **5,20%, Alți investitori**. D-na Ing. Silvia Panaite, membru al Comitetului de organizare a CCN, a reamintit participanților că D-l **Ing. Radu Rusen**, în perioada 1996 – 2002 a fost director executiv la firma „Histria Shipmanagement" iar în perioada 2009 – 2013, președintele ANCONAV.

Informând despre activitatea S. N. Constanța SA în perioada 2002 – 2015, el a explicat că după privatizarea din anul 2002, în paralel cu execuția reparațiilor de nave, activitate ce a rămas profitabilă, a trecut hotărât la reorganizarea șantierului și a fluxurilor de producție pentru **reluarea construcțiilor de nave**. Realizând în timp scurt un program de investiții, de retehnologizare în sectoarele de debitare, sudură, sablare etc., începând cu anul 2004, S. N. Constanța a început construcția tancurilor chimice de 41.000 tdw, prima navă „Histria Perla" fiind livrată în anul 2005. Construite după proiecte marca „SNC", în anul 2006 s-au livrat încă 3 asemenea nave, producția continuând cu o serie mare a acestui produs de succes pe piața mondială, tancurile chimice de 41.000 tdw fiind exportate în Germania, Cipru, Italia și Malta. **În anul 2008, S. N. Constanța a fost recunoscut ca fiind nr. 3 în lume pentru construirea navelor tanc de dimensiuni medii și nava de produse petroliere/chimice de 41.000 tdw a fost premiată ca „Nava anului".**

S-a precizat că pentru pentru înzestrarea tehnică și umană, în ultimii 13 ani (2002 – 2015) s-au făcut **investiții în valoare de 35 milioane EURO** pentru obiective principale precum:

- halele de sablaj – vopsitorie 2.000.000 $;
- aparate de sudat semi-automate (400 buc.) de la firma ESAB 1.200.000 $;
- 18 buc. Cherry – Pickers achiziționate de la JLG 1.750.000 $;

– mașina de debitat cu plasmă, achiziționată de la ESAB 800.000 $;
– stație de compresoare achiziționată de la Ingersoll 530.000 $;
– aparate de sudat (100 buc.), achiziționate de la ESAB 300.000 $;
– implementarea sistemului tip ERP 1.100.000 $;
– transportor block – secții de 430 tone, achiziționat de la KAMAG 1.125.000$;
– închirierea unui cămin pentru muncitori (capacitate 400 locuri) 3.000.000 $;
– mașina CNC de îndoit țevi (Dmax. = 170 mm), TRANSFLUID 575.000 $;
– macarale achiziționate de la LIEBHERR 464.000 $;
– stivuitoare și transportoare 325.000 $;
– cuptor tubulatură 175.000 $;
– echipamente de îndoit, debitat țevi 150.000 $

În afară de achiziționarea de echipamente pentru producție, investiții s-au făcut și pentru modernizarea docurilor uscate (scoaterea și repararea porții principale de la docul uscat de construcții) și a docurilor plutitoare precum și pentru realizarea sistemului independent de captare și filtrare a apei subterane și transformarea ei în apă potabilă pentru alimentarea șantierului. Pentru instruirea continuă a personalului, S. N. Constanța a investit peste 2 milioane de Euro menționând cursurile de specializare pentru sudori, mecanici, electricieni și tubulatori, cursuri operare ERP-Charisma, Primavera, FoxPro, cursuri de instruire proiectare TRIBON și AUTOCAD, burse pentru studenți în arhitectură navală și colaborarea strânsă cu Școlile profesionale, Universitățile și Școlile Tehnice.

Prima navă tanc de 41.000 tdw *„Histria Perla”* livrată în anul 2005.

În 2012, anul „Jubileului 120” pentru S. N. Constanța a fost livrată nava cu nr. 19, tancul chimic **„Histria Crown”** iar în continuare exista preocuparea pentru noi proiecte, garanție pentru succesul construcțiilor navale în România. Au fost menționate și proiectele speciale pentru construcții noi după cum urmează: în anul 2012, pontoanele RO-RO, prima navă ROV/navă de patrulă complet echipată pentru operațiuni offshore sigure și eficiente în Marea Neagră, în anul 2013, „St. Mykolai” – macara plutitoare autopropulsată cu graifer de 45 tone pentru manipulare cereale, în 2014, Barja de adâncimi reduse pentru instalat țevi și cabluri offshore, în marea Caspică iar în 2015, contracte pentru un tanc petrolier de 9.000 tdw și nave offshore (o navă superbloc OSCV și o navă PSV5000 DAMEN).

Nava tanc de 41.000 tdw *„Histria Crown”* livrată în anul 2012.

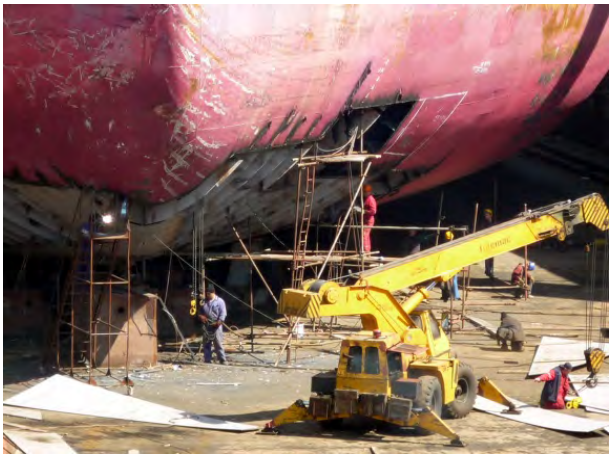
Foto: în premiera, după 38 de ani de exploatare, operația de scoatere de pe poziție, pentru reparație, a porții principale de la docul uscat de construcții. Izolarea de mare s-a făcut cu poarta intermediară.

Vorbind de experiența șantierului dobândită în cei peste 120 de ani, în activitatea de **reparații, modernizări și conversii nave**, directorul general al S. N. Constanța a enumerat întreaga gamă de lucrări executate de șantier și anume:

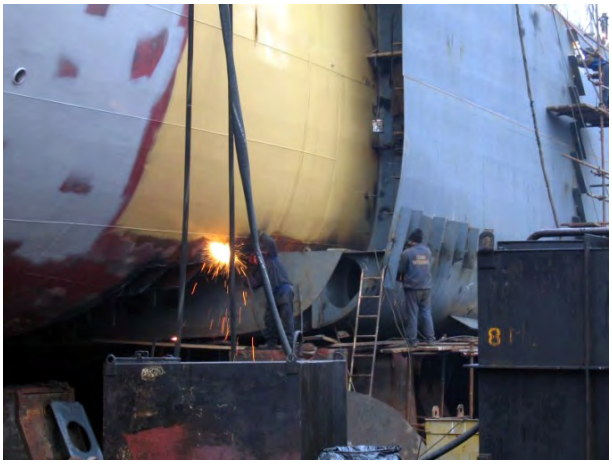
- lucrări standard de doc care includ: sablarea și hidrosablarea la diferite grade cu presiune maxim de 2.200 bar, vopsirea corpului, tancurilor și magaziilor de marfă, repararea sau înlocuirea prizelor apă de mare și filtrelor, protecția catodică, ancore, lanțuri și puțuri de lanț, valvule, cârmă, arbore port elice și tub etambou;
- lucrări majore de tratament suprafață pentru magazii și tancuri de marfă;
- lucrări de înlocuire tablă;
- lucrări mecanice și electrice (lucrări generale dar și specializate, de o mare complexitate);
- lucrări de tubulatură (înlocuire tubulatură și instalare tubulatură nouă);
- revizii ale motoarelor principale și auxiliare de orice tip, inclusiv recondiționarea unor componente, revizii ale turbosuflantelor de orice tip etc.

În continuare a prezentat și **proiectele speciale de reparații și conversii de nave** realizate pentru care S. N. Constanța deține experiența și competența necesară, fiind recomandat cu succes de lucrări finalizate anterior cum ar fi cele prezentate în fotografiile de mai jos:

MT „*Histria Diamond*”.
Conversie tanc petrolier în vrachier.



MT „*Valfolia*” – înlocuire table fund.



MT „*Vermaoil*”, conversie navă tanc din corp simplu în corp dublu.

Aplicare vopsea siliconică.

MSC „*Luisa*”, înlocuire bulb.

NS „*Mircea*” – andocată în docul plutitor pentru lucrări de reparații.

Au mai fost menționate și alte proiecte speciale realizate de S. N. Constanța:

- barja transformată din modul de salvare în uzină de desalinizare;
- repararea de avarii majore la nave, rezultate din eșuări sau coliziuni.
- proiecte de modernizare: eficientizare consum combustibil (duza Mewis – cuplare și instalare la poziție, duza Schneekluth Wake Equalizing – WED, instalare Propeller Boss Cap Fin (PBCF), aplicare vopsea siliconică elice, înlocuire bulb provă (fabricare și instalare pentru nave portcontainer), eficientizare energetică, instalații tratare apă balast, epurare gaze eșapament.

A precizat și faptul că S. N. Constanța are certificare pentru Standardul NATO-AQAP și este principalul contractant al Marinei Militare Române pentru executarea andocărilor și reparațiilor majore la navele militare (fregate, submarinul „Delfinul”, nava școală „Mircea” etc.). Directorul general al S. N. Constanța SA a informat că șantierul își desfășoară activitatea în cadrul guvernat de un Sistem de Management al Calității în conformitate cu prevederile sistemului ISO 9001:2008 dezvoltat

de Germanischer Lloyd Certification GmbH. În ceea ce privește Sistemul de Management de Mediu, șantierul a obținut certificarea în conformitate cu ISO 14001:2009. Ultima certificare obținută a fost pentru Sistemul de Management Ocupațional, Sănătate și Siguranța Muncii în conformitate cu prevederile OHSAS 18001:2007, S. N. Constanța SA fiind primul șantier naval românesc care a integrat sistemele de management de Calitate – Sănătate – Siguranța Muncii. La finalul expunerii, directorul general Ing. Radu Rusen a asigurat specialiștii participanți la CCN că scopul politicii promovate de S. N. Constanța este de a furniza produse și servicii care îndeplinesc sau chiar depășesc așteptările clienților în privința calității, siguranței, performanțelor pe durata exploatării și protecției mediului.

Prezentarea activității S. N. Constanța la Colocviile Constructorilor de Nave din România a fost apreciată de specialiștii prezenți și în continuare d-l **Dr. Ing. Roman Pîrvulescu** care s-a ocupat la ICEPRONAV de probele de bazin și probele de mare pentru seria de nave tanc de 41.000 tdw a prezentat și comentat un film cu datele de proiectare și performanțele obținute de nava prototip **„Histria Perla**" la probele de mare la care a participat în perioada 2004 – 2005. Acesta a subliniat faptul că proiectul acestei nave a fost realizat în întregime de specialiștii români. În cuvântul său, D-l **Ing. Ciprian Tărcuță**, fost angajat la S. N. Constanța din anul 1973, a vorbit despre construcția primului mineralier de 55.000 tdw, "TOMIS", din perioada când era stagiar la Secția Navală și mai târziu când lucra la Serviciul Producție și a mers cu navele în primul an de exploatare, în calitate de inginer de garanție. În intervenția sa D-l **Ing. Harbuz** a întrebat și cerut precizări privind tipurile de elice care se montează pe nave și primind explicațiile, a comentat această problemă cu D-l Ing. Radu Rusen. D-l **Ing. Valentin Popescu**, fost director tehnic la Șantierul Naval DAMEN Galați s-a interesat de modul cum este asigurată forța de muncă specializată și modul de organizare a șantierului pentru cele două activități, de construcții și reparații. În răspunsul dat, d-l Ing. Radu Rusen a comentat despre lipsa forței de muncă din prezent, exodul forței de muncă specializate și a prezentat strategia de formare a muncitorilor calificați ținând o strânsă legătură cu Școlile profesionale, calificarea și specializarea în șantier. Totodată a informat de colaborarea permanentă cu Universitățile tehnice, acordarea de burse de studii și angajarea anual a 20 de absolvenți cu studii superioare de specialitate. Referitor la modul de folosire a celor două profiluri de activitate, a arătat că șantierul ține seama de realitățile și cerințele pieței mondiale. Există preocupări permanente și se fac eforturi pentru prezența pe piața construcțiilor în condițiile continuării crizei mondiale din construcțiile navale iar în sectorul de reparații unde anual se repara 80 – 100 de nave, se urmărește menținerea și atragerea clienților prin satisfacerea cerințelor contractuale și calitatea superioară a lucrărilor executate. La încheierea lucrărilor CCN nr. 43/19 noiembrie 2015, D-l **Dr. Ing. Jean Sever Popovici**, directorul Registrului „Bureau Veritas" România, sponsor și Coordonator CCN, apreciind activitatea complexă a S. N. Constanța, a mulțumit de participare și a felicitat conducerea S. N. Constanța pentru aportul adus construcțiilor navale din România. În final s-au făcut fotografii de grup cu gazde și invitați.

Dr. Ing. J. S. Popovici, director „Bureau Veritas" România, Coordonator CCN, Ing. Ciprian Tărcuță, Ing. Nicolae Orac, Ing. Radu Rusen, directorul general al S. N. Constanța și Ing. I. Calina, fost director general la S. N. Galați.
(Foto în sala „Eminescu", Biblioteca V. A. Urechea, Galați, CCN nr. 43/19.XI.2015).

În foto, de la dr. la stg.: Ing. Vasile Lăcătuș, fost inginer Șef Concepție la S. N. Galați, membru al Comitetului de Organizare CCN și director Redacție „Caiete CCN", Prof. Univ. Dr. Ing. Liviu Stoicescu, membru al Academiei Tehnice din România, Ing. Ion Calina, fost director tehnic și director general la S. N. Galați, Ing. Radu Rusen, directorul general al S. N. Constanța, Ing. Nicolae Orac, fost Ing. Șef Adj. la S. N. Constanța, Prof. Univ. Dr. Ing. Mircea Modiga, Ing. Ciprian Tărcuță, Conf. Univ. Ing. Vasile Alexandru, Ing. Valentin Popescu, fost director tehnic la S. N. Damen Galați, Ing. A. Simion, Ing. Costică Alexandru, fost proiectant la Icepronav Galați.
(Foto în sala „Eminescu", Biblioteca V. A. Urechia, Galați, CCN 43/19.XI.2015).

Alte participări la CCN:

- CCN nr. 48/13 mai 2016, **Ing. N. Orac** cu tema: „Creația tehnico-științifică, preocupare de tradiție a S. N. Constanța. Invenții și inovații brevetate și aplicate în construcțiile și reparațiile de nave” și **Ing. C. Tărcuță** cu tema: „Inginerul de garanție în primul an de exploatare a navei”;
- CCN nr. 56/7 aprilie 2017, **Ing. N. Orac** cu tema: „S. N. Constanța, istorie, tradiție și experiență în repararea navelor militare”. *Notă:* Pentru participarea activă la CCN/2015 – 2017 și realizarea Monografiei S. N. Constanța, CCN i-a acordat inginerului N. Orac „diploma de excelență”.

În cadrul lucrărilor CCN nr. 52/4.XI.2016, Dr. Ing. J. S. Popovici înmânează „diploma de excelență” inginerului Nicolae Orac, specialist în proiectarea și tehnologia de fabricație a navelor de mare tonaj și organizarea producției, conducător al unor ateliere în cadrul S. N. Constanța, pentru efortul de a participa activ la colocviile navaliștilor, pentru realizarea unei ample monografii a S. N. Constanța, prin îndelunga și minuțioasa cercetare.

COLOCVIILE CONSTRUCTORILOR DE NAVE

DIPLOMĂ DE EXCELENȚĂ

Se acordă
Domnului Inginer

NICOLAE ORAC

specialist în proiectarea și tehnologia de fabricație a navelor de mare tonaj și organizarea producției, conducător al unor ateliere în cadrul Șantierului Naval Constanța,pentru efortul de a participa activ la colocviile navaliștilor, pentru realizarea unei ample monografii a Șantierului Naval Constanța,
prin îndelungă și minuțioasă cercetare.

Prof. Dr. Ing. Elisabeta Vasilescu
Președinte Sucursală AGIR

Dr. Ing. Jean Sever Popovici
Coordonator CCN

Sponsor principal
Galați, 04.11.2016

„Diploma de excelență” acordată de CCN inginerului Nicolae Orac, este semnată de Prof. Dr. Ing. Elisabeta Vasilescu, Președinte sucursală AGIR și Dr. Ing. Jean Sever Popovici, Coordonator CCN.

Şantierul Naval Constanţa ocupă un loc de frunte la nivel european[1]

Şantierul Naval Constanţa (SNC) *a fost, este și va fi o companie reprezentativă pentru industria de profil din România și din întreaga Europă. Este tema care a stat la baza discuţiilor cu ing. Radu Rusen, directorul general al SNC. Prezentăm, în continuare, răspunsurile primite la câteva întrebări, considerate de noi a fi importante.*

– **Realizările SNC în cei peste 123 de ani de existență sunt o confirmare a rolului și locului ocupat în ansamblul industriei româneşti. Vă propun să începem cu o scurtă punctare a principalelor evenimente din istoria SNC. Care sunt acestea?**

– Fără a intra în detalii (vezi și *www.snc.ro*), vom enumera câteva, și anume: ● „certificatul de naștere“ al *Șantierului Naval Constanța* este înregistrarea *Ministerului pentru Lucrări Publice* din 1892 ce face referire la *Atelierul de Reparații* din Portul Constanța; ● lansarea primei nave construcție nouă în mai 1936, iahtul *Crai Nou*, cu o lungime de 12 m; ● inițierea, începând cu 1950, a proiectului de extindere a SNC, urmată de o etapă investițională importantă la începutul anilor ’70 pentru a putea aborda construcții de nave mari pentru flota română de transport maritim și, astfel, devenind principalul șantier constructor al României; ● confruntarea cu cerințele pieței internaționale la începutul anilor ’90; ● privatizarea SNC începând cu 1 octombrie 2002 și demararea programului de restructurare și investiții pentru a readuce SNC în elita șantierelor navale europene; ● 2004 – restartarea puternică a producției de nave de complexitate ridicată în baza unui concept SNC, probabil cel mai important proiect de construcții nave dezvoltat în România post-revoluție, având în vedere că au fost construite o serie de 21 de nave de acest tip. De altfel, nava care a făcut obiectul proiectului „tancul de produse petroliere și chimice de 41.000 tdw“ a fost desemnată nava anului 2008 de către revista cu largă circulație internațională *Tanker Shipping & Trade*; ● în perioada 2002 – 2015 s-a realizat o gamă diversă și mare de nave, SNC orientându-se şi către alte segmente de piaţă, în special în zona navelor de suport pentru activitatea offshore. Detalii în „Lista de referință“ de pe site (*http://www.snc.ro/8/lista-de-referinta/static.html*); ● în activitatea de reparații, SNC a devenit principalul jucător din zona Mării Negre și estul Mării Mediterane, stabilind în timp parteneriate strategice cu o serie de armatori de top, care au adus numai în anul 2014 peste 90 de nave la reparat.

[1] Interviu cu dl Radu Rusen publicat în *Univers Ingineresc* nr. 20/2015 (Data: 16 – 31 octombrie 2015).

– Aveți o experiență de peste 13 ani în managementul de top la SNC. Care sunt, după părerea dumneavoastră, principalii factori care au influențat în bine dezvoltarea, în acești ani, a Șantierului Naval Constanța?

– Principalii factori au rezultat ca urmare a parcurgerii unor etape importante în restructurarea și dezvoltarea companiei, ca de exemplu: ● realizarea unei privatizări de succes, în care acționarul majoritar și-a propus și a realizat un program investițional foarte solid care a stat la baza dezvoltării noilor strategii de repoziționare în piață; ● „construirea“ unui management operațional eficient bazat pe o echipă de profesioniști, consolidată în acești ani, echipă care a urmărit constant atingerea obiectivelor stabilite; ● parteneriatul, bazat pe informare corectă și încredere între reprezentanții managementului și cei ai sindicatului din cadrul societății, a fost un motor al schimbării mentalității în cadrul angajaților societății, care au trecut de la atitudinea specifică unor angajați la „stat“ la o atitudine bazată pe creșterea continuă a performanței și calității produselor și serviciilor furnizate către clienți; ● criza profundă care a afectat industria construcțiilor de nave la nivel mondial și, în special, pe cea europeană, a afectat în mod direct și SNC, dar prin măsurile luate societatea a trecut cu bine și de această „barieră“; ● implementarea unui sistem informatic complex și integrat care acoperă toate domeniile de activitate (management, producție, administrativ, proiectare etc.). Scopul urmărit este de a asigura suportul necesar dezvoltării agilității companiei în vederea adaptării rapide la noul context economic național și internațional în continuă schimbare. Pentru atingerea scopului propus există o componentă importantă dedicată managementului (strategic și operațional) bazată pe o soluție de tip *Bussines Intelligence*, una dedicată managementului operațional bazată pe o soluție de tip ERP (*Enterprise Re-source Planning*) și una suport pentru proiectare bazată pe soluții recunoscute la nivel internațional în domeniu: *AutoCad*, *Tribon M3*, *Aveva Marine* și *Primavera* (Project

Management). Toate, după părerea noastră și nu numai, sunt la fel de importante și necesare pentru dezvoltarea unei companii moderne şi de succes; ● implementarea unui *Sistem de Management Integrat* în conformitate cu prevederile sistemelor ISO 9001:2008 în domeniul calității și ISO 14001:2009 în domeniul mediului. Ultima certificare obținută a fost pentru *Sistemul de Management Ocupațional, Sănătate și Siguranța Muncii*, în conformitate cu prevederile OHSAS 18001:2007, SNC fiind primul șantier naval românesc care a integrat sistemele de management de Calitate – Sănătate – Siguranța Muncii. Certificarea pentru Standardul NATO – AQAP 2110 a permis SNC să devină principalul contractor pentru *Marina Militară Română* în reparația navelor militare de mari dimensiuni, fiind în același timp pregătit să execute astfel de lucrări și pentru nave aparținând flotelor militare ale altor țări membre NATO.

– După cum este cunoscut, ANCONAV (*Asociația Națională a Constructorilor de Nave din România*), înființată în 1993, este una dintre puținele asociații de acest tip din țara noastră care se implică, atât pe plan național, cât și internațional, în favoarea și folosul membrilor asociației. ANCONAV intenționează să realizeze un cluster de dezvoltare în domeniul construcțiilor navale care să asigure sustenabilitatea industriei românești. Vă rugăm, ca manager al SNC și ca fost președinte al acestei asociații în perioada 2009 – 2013, să detaliați această inițiativă importantă.

– Într-adevăr, ANCONAV este una dintre asociațiile naționale care și-a continuat neîntrerupt activitatea în cei peste 20 de ani de existență reușind să strângă în jurul ei principalii jucători din piața șantierelor navale, producători de echipamente, proiectanți, societăți de clasificare și, nu în ultimul rând, universități cu secții de profil maritim. Înființarea Clusterului Maritim Marea Neagră are ca scop ridicarea la un nivel superior a colaborării între partenerii implicați în scopul creșterii vizibilității României în domeniul maritim la nivel mondial, atragerea altor entități

care pot contribui decisiv la acest lucru cum ar fi autoritățile naționale și locale, bănci finanțatoare etc., identificarea sinergiilor și, nu în ultimul rând, dezvoltarea industriilor și serviciilor asociate domeniului maritim.

– În încheiere, vă rugăm să enumerați câteva propuneri pentru îmbunătățirea mediului economic care ar facilita dezvoltarea SNC, în particular, și industria de construcții/reparații nave, în general.

– Considerăm că este esențial ca mediul economic să fie predictibil, având în vedere că activitatea pe care o desfășurăm este, de cele mai multe ori, una cu ciclu lung de fabricație. Orice schimbare legislativă apărută peste noapte și în special taxe noi introduse, cum ar fi taxa pentru apa de mare utilizată la andocarea și lansarea navelor sau vestita „taxă pe stâlp“ fac să dezechilibreze competiția și să favorizeze alte șantiere navale din regiune cum ar fi cele din Turcia și Bulgaria. Din păcate, construcția de nave este exclusă din lista industriilor care pot fi finanțate din programele cu fonduri europene chiar dacă aceste programe nu vizează direct obținerea unui avantaj competițional, ci programe de investiții legate, de exemplu, de protecția mediului. Acțiunea factorilor politici în această direcție ar putea crea premisele accesării unor fonduri structurale cu impact asupra societății, dar și a orașului prin introducerea de tehnologii verzi inovatoare. Dezvoltarea unui plan strategic pe termen lung de dotare a *Marinei Militare* cu nave noi care să înlocuiască parte din flota existentă, destul de îmbătrânită, ar putea da șanse șantierelor navale românești să se pregătească pentru realizarea acestor programe și, implicit, să joace un rol important în derularea lor. Vedem că majoritatea țărilor membre NATO și-au dezvoltat centre naționale de competență care sunt implicate în toate programele militare naționale.

Am convingerea că, dacă s-ar aplica propunerile menționate anterior, s-ar asigura, cel puțin, un context minim necesar revigorării industriei româneşti de construcții/reparații nave. În concluzie, avem nevoie de o abordare de tipul „de jos în sus“ (bottom-up) – urmărind protejarea interesului la nivel de componentă – coroborată/sincronizată cu una „de sus în jos“ (top-down) – urmărind protejarea interesului național, cum, de altfel, s-a procedat și se procedează în toate țările dezvoltate. Este, deci, necesară aplicarea reală a principiului subsidiarității care, din păcate, a rămas doar la nivel declarativ, atât la nivel european, cât și mondial. Fără a mai intra în alte detalii, promitem că vom reveni cu alte exemple concrete de cazuri de succes, astfel încât să putem identifica și alte propuneri de soluții necesare pentru dezvoltarea mediului economic local și național.

Interviul a fost realizat de ing. Nicolae FILDAN,
membru al Consiliului Director al AGIR,
Președintele Sucursalei AGIR Constanța

7.5.2. Cu un an înaintea Jubileului „SNC 125 ani de activitate și 15 ani de privatizare”, Șantierul Naval Constanța SA începe construcția celei de a 2-a generații de tancuri chimice de 41.000 tdw, după un proiect modernizat

Datorită lipsei de comenzi pentru activitatea de construcții de nave noi, anul 2016 a fost cel mai nefavorabil de când s-a declanșat criza mondială începuta în 2008 – 2009. În prima parte a anului 2016, șantierul a finalizat lucrările de construcție a corpului la **nava offshore executată** în **colaborare cu S. N. Damen Galați** și a continuat execuția **tancului petrolier de 9.000 tdw** destinat exportului către un partener francez. Pentru a încheia anul cu un bilanț economic pozitiv, șantierul și-a intensificat activitatea în sectorul de reparații și de la începutul anului în docuri și la cheuri au fost reparate nave precum: **petrolierul de 115.952 tdw „Altai”**, cu lungimea de 249 m și lățimea de 44 m sub pavilion Insulele Marshal, **bulk carrierul de 28.107 tdw „Omicrom Way”** cu lungimea de 160 m, pavilion Liberia, **bulk carrierul de 23.522 tdw „Lucky Trader”** cu lungimea de 146 m, pavilion Panama, **navele pentru transport autovehicole: „Astra Express” de 3.933 tdw** cu lungimea de 120 m și **„Astra” de 2.113 tdw** cu lungimea de 85 m, pavilion Palau etc.

Cele 2 macarale de 480 tone lucrând în tandem la ridicarea unui bloc construit pe platformă și care va fi introdus în docul uscat.

Aceste imagini din anul 2015, cu platformele libere, reflectă criza de comenzi pentru construcții din ultimi 3 ani. Totuși, în trim. IV 2016, cu un an înaintea Jubileului „SNC 125 de ani de activitate și 15 ani de la privatizare”, în marea hală de construcții a început operația de debitare pentru primele 2 nave din noua serie de tancuri chimice de 41.000 tdw (proiect modernizat).

Tancul petrolier de 9.000 tdw, ridicat pe docul plutitor de 15.000 tone (foto 2017).
Tancul petrolier de 9.000 tdw a fost ridicat pe docul plutitor de 15.000 tone la S. N. Constanța, pentru finisări înainte de livrare. Livrarea este programată pentru luna mai 2017. Încheierea contractului pentru o navă soră urmează să se decidă funcție de evoluția pieței internaționale.

Pentru o documentare directă privind situația shippingului mondial, în luna iunie 2016, o delegație a S. N. Constanța a participat la *Expoziția internațională maritimă* ***„Posidonia 2016”***, organizată la Atena, unde a putut intra în contact cu armatori, reprezentanți de șantiere navale, bănci finanțatoare, societăți de clasificare, furnizori de echipamente și servicii navale. Informând presa locală despre utilitatea acestei participări, directorul general al S. N. Constanța, **Ing. Radu Rusen** a explicat mai întâi importanța acestei Expoziții ce se organizează în Grecia, la care au participat 1.800 expozanți din 89 de națiuni și 20.000 de vizitatori. De altfel, șantierul a fost prezent la Atena la peste 10 ediții organizate în ultimii 20 de ani. Pentru asigurarea șantierului cu front de lucru la sectorul de reparații nave, o mare eficiență au întâlnirile directe cu armatorii greci, care controlează cele mai multe nave din lume, reprezentând 17% din capacitatea mondială de transport și cca. 50% din cea continentală. Acolo este ocazia întâlnirilor cu clienții interesați pentru reparațiile de nave și totodată se pot promova proiectele S. N. Constanța, de construcții de nave noi.

Cu un volum redus de construcții realizat, la finalul anului 2016 bilanțul economic a fost totuși pozitiv prin realizarea profitului din activitatea de reparații nave care a avut o pondere de 60%. Volumul de construcții a crescut odată cu intrarea în fabricație a primelor 2 nave din seria celor 6 tancuri chimice de 41.000 tdw iar în anul 2017 structura activităților va fi de 40-50% construcții nave și 50-60% reparații și conversii nave.

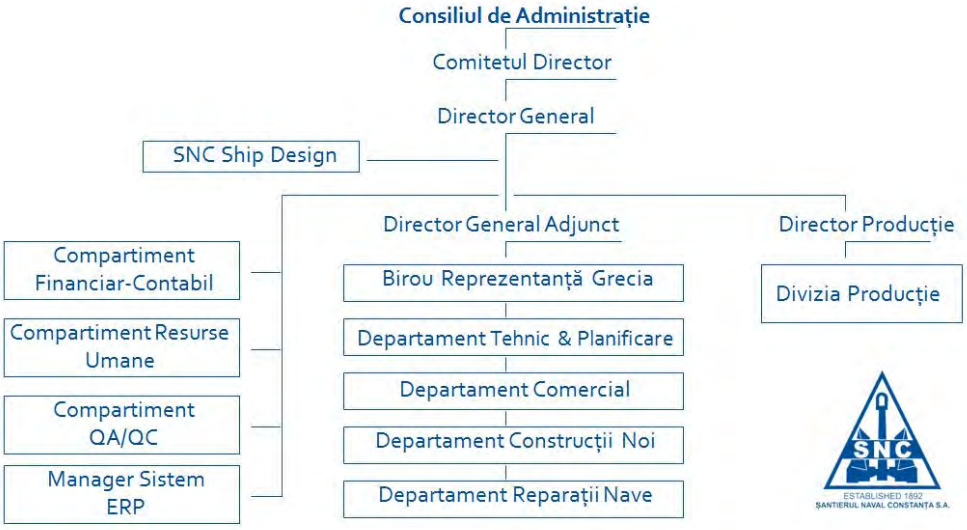
Cele 6 nave fac parte dintr-o noua generație de tancuri chimice, care au la bază un proiect „SNC" complet nou, optimizat din punct de vedere al consumurilor energetice, al performanțelor nautice și comerciale precum și a impactului de mediu.

În anii 2016 – 2017 șantierul a investit cca. 5 milioane de Euro în special pentru execuția noului proiect modernizat (cercetare – dezvoltare), pentru tancul chimic de 41.000 tdw (optimizarea formei navei pentru reducerea rezistenței la înaintare, echiparea cu motoare principale cu consum redus de combustibil de până la 20%), dar și pentru achiziția de noi echipamente tehnologice, reparații la docurile plutitoare și pregătirea personalului. Față de programul de producție din anul 2017, forța de muncă este insuficientă (1.150 angajați proprii la care se adaugă 500 – 800 sub-contractori). În anul 2017 este necesară o creștere a forței de muncă cu 15% (150 – 200 muncitori calificați). Se simte lipsa muncitorilor de vârstă mijlocie, care trebuiau calificați cu 20 de ani în urmă dar învățământul profesional a fost practic neglijat. Șantierul duce lipsă de muncitori calificați la meseriile de bază, precum sudori pentru construcții corp navă și tubulatură (sudură semiautomată și manuală), lăcătuși constructori navali și tubulatori, macaragii, electricieni, strungari. Se fac eforturi pentru calificarea la locul de muncă prin cursuri de 6 luni (în 2017, pentru formarea de lăcătuși constructori navali funcționează un curs cu 20 persoane) și sunt active parteneriatele cu școlile profesionale care fac practică în șantier cu sute de elevi dar după absolvire, din păcate, se angajează prea puțini. La începutul lunii aprilie 2017 am rămas plăcut impresionat, văzând derularea construcției primelor 2 tancuri chimice ce se execută după noul proiect optimizat marca „SNC". Rămas cu imaginile de atunci, când hala de construcții Corp nave era plină de secții și blocsecții, la fiecare loc de muncă fiind înscrise și termenele de execuție, am rămas încrezător și optimist că și această nouă serie de tancuri chimice de 41.000 tdw va fi un succes pentru constructorii de nave constănțeni. Experiența dobândită în perioada 2005 – 2013 când șantierul a executat seria de 21 de tancuri de 41.000 tdw pentru export își va spune cuvântul și la construcțiile noilor nave, aflate în plină desfășurare, în hală, pe platformă, în doc sau la cheul de armare, la data ***Jubileului „SNC 125 de ani de activitate și 15 ani de la privatizare***".

Organigrama S. N. Constanța prezentată mai jos s-a dovedit eficientă pentru conducerea activității de construcții și reparații nave în cei 15 ani (2002 – 2017) de privatizare.

Merită felicitat întreg personalul inclus în această schemă organizațională, pentru că a reușit să orienteze, să organizeze și să conducă activitatea S. N. Constanța SA în condițiile unei piețe mondiale fluctuante în domeniul construcției de nave. În cei 15 ani de după privatizare sunt de remarcat realizările șantierului în construcția seriei mari de tancuri chimice de 41.000 tdw (21 de nave), construcția unor nave offshore și alte nave tehnice. Experiența de 125 de ani în activitatea de

reparații nave, sector bine organizat și profitabil, a înregistrat în ultimii 15 ani un salt calitativ prin conversiile de nave executate, unele în premieră europeană, precum transformarea navei tanc de 85.000 tdw în vrachier. Trebuie apreciat efortul investițional de dotare și retehnologizare a principalelor fluxuri de producție din șantier precum și noua organizare a forței de muncă creându-se un climat dominat de ordine și disciplină.



EPILOG

Odată cu aprecierile de mai sus, consider încheiată această lucrare dedicată S. N. Constanța care urmează să sărbătorească în anul 2017, aniversarea a 125 de ani de existență și 15 ani de la privatizare.

Precizez că la baza realizării acestei Monografii – album, structurate pe 7 capitole, au stat documentările și studiile intense pe care le-am efectuat timp de peste 20 de ani, în două etape, la Arhivele Naționale, bibliotecile și muzeele din București, Constanța, Galați și S. N. Constanța, de unde am selectat materialul bibliografic ce conține fapte certe și date din activitatea de-a lungul anilor, pornind de la primele ateliere și până la modernul șantier naval din zilele noastre.

Am dorit să prezint pentru cititori o monografie care conține documente originale, fotografii și multe nume de oameni vrednici, care au marcat istoria de 125 de ani a S. N. Constanța. De fapt, documentele prezentate privind istoria S.N. Constanța, acoperă o perioadă de peste 150 de ani.

Aduc mulțumiri echipei manageriale conduse de regretatul director general, Ing. Aurel Daraban, care în anul 1996 mi-a solicitat să scriu istoria de 105 ani a S. N. Constanța. Am apreciat eforturile făcute de echipa managerială condusă de D-l Ing. Radu Rusen, directorul general al S. N. Constanța SA, din anul 2002 și până în prezent, pentru menținerea echilibrului unității, reorganizarea, retehnologizarea și execuția de nave apreciate de piața internațională precum și efectuarea de reparații și conversii de nave. Împreună cu dânsul, în anul 2015 am prezentat la Colocviile Constructorilor de Nave de sub patronajul ANCONAV și AGIR istoria și activitatea de peste 120 de ani a S. N. Constanța. Atunci am convenit să finalizăm editarea și să prezentăm Monografia – album „S.N. Constanța, 125 de ani, oameni și fapte” la sărbătorirea Jubileului din anul 2017. Pentru acest lucru îi mulțumesc, îl felicit și îi urez succes în conducerea acestui mare șantier naval românesc.

Urez mult succes navaliștilor constănțeni și fie ca Bunul Dumnezeu să vegheze ca S.N. Constanța să dăinuiască în timp.

Cinste și onoare generațiilor de constructori navali constănțeni!

Autorul Monografiei – album,
Ing. N. ORAC

Fig. 319d. Permise de studiu pentru documentare:
Nr. 3059/I 996 – Biblioteca Academiei Române, București;
Nr. 8405/1996 – Biblioteca Județeană Constanța; Nr. 9/1997 – Arhivele Naționale, Direcția Jud. Constanța; Nr. 981/1996 – Arhivele Naționale București.

BIBLIOGRAFIE

[1]. Buletinul Societății Politehnice – partea tehnică, nr. 3/martie 1913, Ing. Traian Grigorescu, „Memoriu asupra calei de halaj și celorlalte instalațiuni pentru indocarea vaselor din portul Constanța”, pag. 173-198, Biblioteca Jud. Constanța.

[2]. Dosar nr. 1/1892 și Dosar nr. 2/1893, fond: Ministerul Lucrărilor Publice, Arhivele Naționale București.

[3]. „Notes sur le port de Constanța” – 1909, publicate de Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă.

[4]. „Cala de 1.000 tone„ construită de Ing. Anghel Saligny, Dosar nr. 3/1909 – 1911, fond DNM, Arhivele Naționale Jud. Constanța.

[5]. Dr. V. Ciorbea, Institutul de Marină Constanța, „Portul Constanța de la antichitate la mileniul III”, 1992.

[6]. Stoica Lascu, „Mărturii privind istoricul S. N. Constanța (1892 – 1944), „Monument Muzee” nr. 3/1981, pag. 61 – 69, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța.

[7]. 1878 – 1928, „Dobrogea – 50 de ani de viață românească”, art. „Evoluția portului Constanța”, 1928.

[8]. Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, „Istoria românilor dintre Dunăre și Mare – Dobrogea”, București, 1979.

[9]. „Le port de Constanța”, 1936, Virgile Cotovu, Ingenieur Inspector General, Directeur de port Constanța.

[10]. „Din tezaurul documentar dobrogean”, Direcția Generală a Arhivelor Statului, București, 1988, documentul nr. 365/26.XII.1918.

[11]. Benone Zota, „Geografia Municipiului Constanța”, 1995.

[12]. Dr. Adrian Rădulescu, „Comunicări de istorie a Dobrogei”, Constanța, 1980.

[13]. „Ghid arheologic al Dobrogei”, București, 1968.

[14]. Vasile Barbu, „Tomis, orașul poetului exilat”, Ed. Albatros, București,1972.

[15]. Nicolae Bardeanu, Dan Nicolaescu, „Contribuții la Istoria Marinei Române”, București, 1979.

[16]. Publicațiile vremii: „Dobrogea Junǎ”, „Dacia”, „Marea”, „România de la Mare”, „Marea Neagrǎ”, „Marea noastrǎ”, „Dobrogea economicǎ”, „Marea românească”, „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie, Constanța” etc.

- microfilme din anii 1904, 1909 – 1928, 1929, 1932, 1933, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, Biblioteca Județeană Constanța:
- „Dobrogea Junǎ”, 20 ian. 1905, „Bazin de 17.700 mp rezervat pentru docul plutitor”;
- „Dobrogea Junǎ” 28, nr. 71, 10 mai 1932 pag. 1, „Un doc flotant pentru portul Constanța”;

- „Dobrogea Jună” 34, nr. 139, 23 aug. 1938 pag. 1, „Docul plutitor a fost comandat”;
- „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța” nr. 5, 1924 „situația distrugerilor de la ateliere și cala de halaj, după Primul Război Mondial;
- „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța”, 45, nr. 7 – 8, aug. 1933, pag. 26 – 27, „Crearea unui doc plutitor la Constanța”;
- „Dacia”, 15, nr. 44, 28 febr. 1928, pag. 1, „Un șantier naval la Constanța”;
- „Dacia”, 16 nr. 134, 7 iulie 1929, pag. 1, „Un șantier naval la Constanța”;
- „Dacia”, 12, nr. 19, 31 dec. 1935, pag. 1, „Constanța va avea un șantier naval”;
- „Dacia”, 24, nr. 2, 18 ian. 1937, pag. 2, „Un doc flotant pentru portul Constanța”;
- „Dacia”, 24, nr. 6, 7 martie1937, pag. 2, „Docul plutitor a fost comandat”;
- „Dacia”, 24, nr. 7, 25 martie 1937, pag. 2, „S-a semnat contractul pentru docul plutitor”;
- „Marea noastră”, 4, nr. 10, oct. 1935, pag. 147 – 150, „Necesitatea unui bazin de radub în portul Constanța”;
- „Marea Neagră”, 15, nr. 26, 9 febr. 1936, pag. 1, „Un doc uscat în portul Constanța’;
- „Marea Neagră”, 16, nr. 40, 30 noiem. 1936, pag. 1, „Un doc flotant pentru portul Constanța”;
- „România de la Mare”, 2, nr. 63, 11 febr. 1935, pag. 3, „Portul Constanța are nevoie de un doc plutitor”;
- „Dobrogea economică” 46, nr. 32, 15 oct. 1935, pag. 3 „Un doc plutitor la Constanța”;
- „Dobrogea economică” 47, nr. 41, 1 martie 1936, pag. 2 „Construirea unui radub la Constanța”;
- „Dobrogea economică”, 47, nr. 63, 1 febr. 1937, pag. 4, „Un doc flotant pentru portul Constanța”;
- „Dobrogea economică”, 47, nr. 81 – 82, 15 dec. 1937, pag. 3, „Doc plutitor la Constanța”;
- „Dobrogea economică”, 47, nr. 98, 15 oct. 1938, pag. 2, „Regulament pentru exploatarea docului plutitor din portul Constanța”;
- „Marea”, 25 sept. 1933, „Nevoia unui doc plutitor la Constanța”;
- „Marea”, martie 1936, „Despre activitatea inginerului Gheorghe Rizescu”;
- „Marea”, nr. 43 – 44, martie 1936, pag. 2, „Necesitatea instalațiilor de andocare, un imperativ categoric în portul Constanța”;
- „Marea”, iunie 1936, „Ing. A. Teodoru construiește și lansează la apă primul iaht românesc „Crai Nou”;
- „Marea”, 5, nr. 95 – 96, aug. 1938, „Fructul activității PCA: primul doc plutitor”;

- „Marea”, 5, nr. 99 – 100, dec. 1938, pag. 6 – 7, „Constanța are în sfârșit un doc plutitor” și „Regulamentul și tariful docului”;
- „Marea”, 7, nr. 121 – 124, dec. 1939, pag. 7, „Un an de activitate a docului plutitor și tarifele percepute la docul plutitor”;
- „Marea românească”, martie – aprilie 1939, „Șantierul Naval al portului Constanța”;
- „Marea românească”, iulie 1939, „Lansarea unui nou iaht de pe cala S. N. Constanța”;
- „Marea românească”, dec. 1939, „Activitatea atelierelor de reparații nave, 1938 – 1939”;
- „Marea românească”, mai – iunie 1940, „Eficacitatea docului plutitor, bazinul vaselor de serviciu, construcția atelierelor în jurul bazinului docului plutitor”.

[17]. Dosar 3/1909 – 1911, fond DNM, Arhivele Naționale Jud. Constanța, „Cala de 1.000 tone, construită de Ing. Anghel Saligny”.

[18]. Arhiva S. N. Constanța, „Repertoare cu personalul de lucru din atelierele de reparații nave din anii 1896 – 1919, 1924 – 1934 – 1954 – 1997…, decizii, statistici, personal organizare, plan – producție, plan tehnic, investiții, jurnalul navelor andocate, corespondente cu M.I.C.M. și Centrala Industrială Navală Galați etc..

[19]. Biblioteca S. N. Constanța și a clubului muncitoresc S. N. Constanța.

[20]. Arhivele Naționale București, fond: Președinția Consiliului de Miniștri, 1940 – 1944, Vol. II:

- Dosar nr. 217/1942, „Observațiile Subsecretariatului de Stat al Marinei cu privire la propuneri asupra unui regim de dezvoltare a marinei comerciale întocmite de Comisia însărcinată de Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor”;
- Dosar nr. 1171/1943 – 1944, „Memoriu al Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă din Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, asupra necesității șantierelor navale în raport cu dezvoltarea marinei comerciale a României”, semnat de Ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, C. Bușilă și Subdirectorul General P.C.A. Ing. Gh. Rizescu și prezentat în Consiliul de Miniștri la data de 5 mar. 1943;
- Anexe: planuri ale S. N. Constanța, S. N. Turnu Severin și S. N. Giurgiu;
- Dosarele nr. 1792/1942, 1846/1943, 1890/1943, 1898/1943, 1950/1944, 1978/1944, 1982/1944, conținând proiectele pentru execuția secțiilor și atelierelor, magaziei de materiale, birourilor, stației de aer comprimat, apă caldă și energie electrică, precum și proiectul de ansamblu al S. N. Constanța;
- Dosar 1072/1943, fond 1458, Ministerul Lucrărilor Publice (1883 – 1948);

[21]. Biblioteca Academiei Române, „Monitorul Oficial nr. 172/1 aug. 1945 și nr. 256/8 noiem. 1945”.
[22]. Monitorul Oficial nr. 86/14 aprilie 1942.
[23]. Direcția Arhivelor Naționale Jud. Constanța, fond: DNM, dosarele nr.: 3/1909 – 1911; 15/1881 – 1926, 9/1921, 5/1925, 29/1932 – 1935, 6/1933, 10/1933, 14/1934, 21/1934, 18/1934 – 1935, 24/1934 – 1938, 5/1935, 6/1935, 28/1935, 39/1935 – 1938, 2/1936 – 1937, 20, 58/1938, 14/1935 – 1937, 10/1939, 13, 15, 16, 46, 48/1940, 1, 2, 17, 18, 19, 20, 21, 29, 39, 62 și 64/1941, 2, 6, 7, 17, 18, 19, 20, 2127, 34, 61/1942, 62/1941 – 1942, 64/1941 – 1942, 59/1942 – 1043, 64/1942 – 1943, 67/1942 – 1943, 34/1943, 51/1943, 63/1943, 33, 61, 62/1943 – 1944, 19, 21/1944, 20/1944 – 1945, 29/1945, 12, 14/1946, 24/1948, 24/1948 – 1949, 12/1949 etc., ce conțin date despre activitatea Atelierelor navale și dezvoltarea S. N. Constanța.
[24]. Școala Profesională a S. N. Constanța, „Monografie 1920 – 1970”, Constanța 1970.
[25]. S.T.E. nr. 10878/1970 și STE nr. 10464/1971, elaborate de Institutul pentru Uzine și Instalații din Industria Construcțiilor de Mașini, București (IPCM), „Sistematizare și dezvoltare, S. N. Constanța, etapele 1975 și 1977”.
[26]. HCM 509/1971 și HCM 483/1972, pentru aprobarea dezvoltării S. N. Constanța, etapele 1975 și 1977.
[27]. „Tribuna României”/15 oct. 1973, „Factor motor: Industria”, Ing. Ioan Avram, ministrul industriei construcțiilor de mașini grele și „Construim nave românești, de concepție românească, dotate cu tehnică românească”, Ing. Mircea Buzescu, director general adjunct în Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini Grele.
[28]. Decretul Consiliului de Stat nr. 152/7 mai 1984 pentru înființarea Întreprinderii de Construcții Navale Constanța prin comasarea S. N. Constanța cu Șantierul Naval „2 Mai” Mangalia.
[29]. Colecția ziarului „Cuget Liber”/„Dobrogea Nouă”, 1946 – 2017, Biblioteca Jud. Constanța.
[30]. Colecția ziarului „Scânteia”, 1948 – 1989, Biblioteca Jud. Constanța.
[31]. Colecția ziarului „România Liberă”, 1960 – 1989, Biblioteca Jud. Constanța.
[32]. Hotărârea de Guvern nr. 1225/4 Dec. 1990, publicată în M.O. nr. 141/17 dec. 1990, privind desființarea Centralelor Industriale.
[33]. Revista „Fleet Bulletin no. 3 – 2012” Anniversary edition, Histria Shipmanagement.
[34]. Flota maritimă comercială română între tradiție și actualitate – Liga Navală Română, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011.
[35]. Istoria Statului Major al Forțelor Navale, 1860 – 2010, Monografie (Biblioteca Jud. Constanța).

ANEXE

ANEXA 1

I / Conducerea primului atelier naval din portul Constanta,infiintat in anul 1892 . Ing. M. Wegener

II / Conducerea Atelierelor de reparatii nave (Divizia II-a)

D.P.M.Constanta

(1927 -1936)-Ing.Sef C.Rizescu

(1936 -1941)-Ing. Sef Sever Popa

III/Conducerea Santierului Naval Constanta ,a Serviciilor si Sectiilor de productie

(1942-1944)

Functii / ani	1942	1943	1944
Director	**Ing. Sever Popa**	**Ing. Sever Popa**	**Ing. H. Cusuta**
Subdirector	-	-	**Ing. Sever Popa**
Sef Sectie Navala, Lacatuserie si Electrica	-	Ing .Ivanov	Ing. Ivanov
Sef Sectia Mecanica		Ing. Gromico	Ing. Gromico
SefDoc plutitor 8000 t si Cala de 800 t	I. Petrisor	I Petrisor	Gh. Petrescu

(1945 -1949)

Functii /ani	1945	1946	1947	1948	1949
Director	Ing.Popa S. Ing.Lungu.D. *SalamatinV	*SalamatinV.	*SalamatinV	*Smirnov *Cornilov	*Smirnov
Subdirector Munca,salarii	Ing.Popa S.	Ing.Popa S.	Ing.Popa S.	-	-
Subdirector Administr.	-	Gh. Teodorescu	Gh. Teodorescu	Gh. Teodorescu	Gh. Teodorescu
Ing .Sef	-	-	-	Ing.Kreissl A.	Ing.Kreissl A.
Sef Serv. Productie	Ing.N Arseni	Ing.Lungu D.	-	-	Ing.Creanga
Sef Serv.Pers	V.Stanca	V.Stanca	V.Stanca	V.Stanca	Landopol D
Sef Sectie Navala	Ing. Ivanov	Ing.Zaicenco	Ing.Zaicenco	Ing.Zaicenco	Ing.Zaicenco
Sef Sectie Mecanica	Ing.Gromico, *Cornilov	*Cornilov	*Cornilov	*Cornilov	*Cornilov, Ing.Trunov P
Sef SectieElectrica	-	Ing.Fredek F.	-	-	Ing.Creanga
Sef Serv.CTC	-	-	-	-	Ing.Zaicenco
Sef serv . Proiectare	-	-	-	Ing.Popa S.	Ing. Popa S.
Sef Sectie Tamplarie	-	-	-	Tudorascu M.	Tudorascu M.
Sef Serv . Mec. Sef,Inv.	-	-	-	-	*Truschin, *Ivanovici
Sef doc 8000t siCala 800t	M.Cociasu	M.Cociasu	M. Cociasu	M. Cociasu	M Cociasu

*(cetateni sovietici)

(1950 – 1954)

Functii/ani	1950	1951	1952	1953	1954
Director	*Papichian	*Papichian, *Filimonov, *Jideaev	*Jideaev	*Jideaev	*Jideaev , *Stepanov, Ing.B.Zaicenco
Subdirector Munca,salarii	Botezatu	Botezatu, Radulescu	Radulescu	Radulescu	Radulescu
Subdirector Administrativ	G.Teodorescu	Gh.Dinca	Gh.Dinca	Gh.Dinca	Pisica I ., Anastasiu

Ing. Sef	Ing.Antonescu	Ing.Antonescu, Ing.Zaicenco	Ing.Zaicenco	Ing.Zaicenco	Ing.Zaicenco, Ing.Plopeanu
Contabil Sef	-	Teodorescu	Teodorescu	Teodorescu , *Goliubov	*Goliubov, Teodorescu
Sef Serv .Productie	*Pimenov	*Pimenov	*Pimenov	*Stepanov	*Stepanov, Cuzmin I.
Sef Serv.CTC	Ing.Zaicenco	Ing. Zaicenco	David L.	David L.	David L.
Sef Serv Plan	Cazacenco V.	Cazacenco V.	*Samohvalov	*Samohvalov	Cazacenco V.
Sef Serv. Aprovizionare	Ionescu N.	Ionescu N.	Ionescu N .	Ionescu N.	Ionescu N.
Sef Serv.Org. Munca,salarii	Ing.D. Trocan	Ing.D.Trocan	Ing.D.Trocan	Ing.D.Trocan	Ing.D.Trocan
Sef Serv.Pers.	D.Landopol	D.Landopol	D.Landopol	M.Albici	M.Albici
Sef Serv.Proiectare	-	Megas V. Trunov P.	Trunov P.	Trunov P. Megas V.	Trunov P.
Sef Serv Mecanic Sef	-	Sing.Lemnaru Moise I.	Moise I.	Moise I .	Moise I.
Sef Serv . Investitii	-	Ing.Butaliu	Ing. Butaliu	Ing. Butaliu	Ing. Butaliu
Sef Serv . Tehnic	Ing. Kreissl A	Ing.Kreissl A.	Ing.V.Plopeanu	Ing.V.Plopeanu	Ing.V.Plopeanu Ing.M.Tanco
Sef Serv . Contabilitate	-	Butiuc M .	Butiuc M .	-	-
Sef Serv. Financiar	-	Totti A.	Totti A .	Totti A.	Totti A.
Sef Sectie Navala	Sing.Lemnaru	Sing. Fr. Brondello, P .Abagiu	P .Abagiu	Gh.Mutulica P. Abagiu	P .Abagiu
Sef Sect . Mecanica	Ing .P.Trunov	Ing. V . Plopeanu	St.Dumitrescu	St.Dumitrescu	St.Dumitrescu, Ing.C.Bozea
Sef,sectie Tamplarie	Tudorascu M.	Tudorascu M.	Tudorascu M.	Tudorascu M.	Tudorascu M.
Sef Sectie Electrica	-	*Protenco	*Azamcevschi	*Azamcevschi	*Azamcevschi, D .Petrescu
Sant . Vechi Forja si turnat.	Maxim S .	Ing. Gh. Paraschiv	Ing. Gh. Paraschiv	Ing Gh. Paraschiv	Ing .Gh. Paraschiv
Doc pl.8000t si Cala 800t	R.Cociasu	R. Cociasu	R .Cociasu	R.Cociasu	R .Cociasu

* (cetateni sovietici)

(1955-1959)

Functii/ani	1955	1956	1957	1958	1959
Director	Ing.B.Zaicenco	Ing.B.Zaicenco	Ing.B.Zaicenco	Ing.B.Zaicenco	Ing.B.Zaicenco
Ing.Sef	Ing. V.Plopeanu	Ing.V.Plopeanu	Ing.V.Plopeanu	Ing.v. Plopeanu	Ing.V.Plopeanu Ing.Gh. Tita
Dir .Adj.	M.Radulescu	M.Tudorascu	M.Tudorascu	M.Tudorascu, Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina
Contab. Sef	G.Teodorescu	G.Teodorescu	G.Teodorescu	Ec. I Baba	Ec.I. Baba
Sef S.Plan ,	V.Cazacenco	Ing.D.Trocan	Ing.D. Trocan	Ing. D. Trocan	Ing. D . Trocan
Sef S. Org.	Ing. D . Trocan	Ing.N.Ecobici	Ing.N.Ecobici	Ing. N. Ecobici	Ing. N. Ecobici
Sef Serv . Productie	I. Cuzmin	Ing. C. Bozea	Ing. C. Bozea	Ing. Gh. Tita, Ing. Gh. Paun	Ing. Gh . Paun
Sef Serv . Proiectare	Ing. P . Trunov	Ing. Gh . Tita	Ing. Gh. Tita	Ing.Gh. Tita , Ing.M. Tanco, Ing.Gh. Paun	Ing.I. Girigan
Sef Serv . Tehnic	Ing. M. Tanco	Ing. M . Tanco	Ing. M. Tanco	Ing. D . Fuiorea	Ing.D.Fuiorea, Ing.V.Plopeanu
Sef S. CTC	L. David	L. David	L. David	Ing. C .Bozea	Ing. C. Bozea
Sef Serv. Aprovizionare	N .Ionescu	N. Ionescu	N . Ionescu	N . Ionescu , Ec. D.Craciun	Ec. D .Craciun
Sef Serv.Mec. Sef ,Investitii	I . Moise	Ing . A . Kreissl	Ing. A .Kreissl, Ing.Gh.Paraschiv	Ing.Gh.Paraschiv	Ing.Gh.Paraschiv
Energetic Sef	Sing.Fr.Brondello	Sing.Fr.Brondello	Sing.Fr.Brondello	Sing.Fr.Brondello	Sing.Fr.Brondello
Sef S.Personal	M.Albici	M.Albici	M.Grama	M.Grama	M.Grama
Sef Serv. Contabilitate	I Rosu	I.Rosu	I .Rosu	I.Cristiu	I. Cristiu
Sef Serv . Financiar	A. Totti	A .Totti	A . Totti	Ec.A.Salda	Ec.A.Salda
Sef Serv.Administ.	D.Marculescu	D.Marculescu	D.Marculescu	D.Marculescu	D.Marculescu
Sef Sectie Navala	P.Abagiu	P.Abagiu	P.Abagiu	Ing.I.Amira	Ing.I. Amira
Sef Sectie Mecanica	Ing.C.Bozea	Ing.P.Trunov	Popa Pavel	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu

Sef Sect.Lemn.	M.Tudorascu	M.Dumitriu	M.Dumitriu	M.Tudorascu	M.Tudorascu
Sef Sectie Electrica	D.Petrescu	D.Petrescu	D.Petrescu	D.Petrescu	D.Petrescu
Sef Sant.Vechi	Ing.Gh..Paraschiv	Ing.Gh.Paraschiv	Ing.Gh.Paraschiv	Ing.Gh.Leca	Ing.Gh.Leca
Sef doc 8000t	R.Cociasu	R.Cociasu	R.Cociasu	R.Cociasu	R.Cociasu
Sef At.Scul.	-	-	V. Secuiu	V.Secuiu	V. Secuiu
Sef Cab.Tehn.	-	-	D.Teodorescu	Ing.I.Pavia	Ing.I.Pavia
Sef Bir.Desfacere	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc
Sef Bir.Prot Muncii	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu

(1960-1964)

Functii /ani	**1960**	**1961**	**1962**	**1963**	**1964**
Director	Ing.B. Zaicenco	Ing.B.Zaicenco	Ing.B.Zaicenco	Ing.B.Zaicenco, Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea
Ing .Sef	Ing.Gh .Tita	Ing.Gh.Tita , Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea, Ing.V.Secota	Ing.V.Secota
Ing.Sef Adj.	-	-	Ing.Gh.Barbu	Ing.Gh.Barbu	Ing.Gh.Barbu, Ing.N.Orac
Dir.Adj.	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina
Contabil Sef	Ec.I.Baba	Ec.P.Rata	Ec.P.Rata	Ec.I. Baba	Ec.I .Baba
Sef Serv. Plan	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap
Sef Serv . Organizare	Ing.N.Ecobici , Ing.D. Trocan , Ing.Gh. Dimoiu	Ing.Gh. Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu
Sef Serv . Productie	Ing.D.Fuiorea, Ing.N.Ecobici, Ing. I .Scupi	Ing.I .Scupi	Ing. I .Scupi, Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita, Ing.P. Trunov	Ing.P.Trunov
Sef Serv. Proiectare	Ing.I.Girigan, Ing.Gh. Barbu	Ing.Gh.Barbu	Ing.I.Girigan	Ing.I.Girigan	Ing.I.Girigan, Ing.N.Orac
Sef Serv. Tehnic	Ing.V.Plopeanu, Ing.I.Girigan	Ing.I.Girigan, Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota, Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu Ing.I.Voineagu
Sef Serv.CTC	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea, Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi
Sef Serv. Aprovizionare	Ec. D .Craciun	Ec.D.Craciun	Ec.D.Craciun	Ec.D. Craciun	Ec.D.Craciun

Sef Serv. Mec .Sef	Ing.Gh.Paraschiv	I.Moise, Ing.Gh.Oprea	Ing.Gh.Oprea	Ing.Gh.Oprea, Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita
Energetic Sef	Sing.F.Brondello	-	-	-	-
Sef Serv.Cont.	I .Cristiu	Ec.I.Baba	Ec.I.Baba	Ec.I.Baba, I.Cristiu	I.Cristiu
Sef Serv. Fin.	Ec.A .Salda	Ec.A.Salda	Ec.A.Salda	Ec.A .Salda	Ec.A .Salda
Sef Serv.Pers.	S.Hurtoi	S.Hurtoi	S.Hurtoi	N.Stan	N. Stan
Sef Serv.Adm	D.Marculescu	D.Marculescu	D.Marculescu	N.Radulescu	N.Radulescu
Sef Sc.Navala	Ing.I.Amira	Ing. I.Amira	Ing.I.Amira	Ing.I.Amira	Ing.I.Amira
Sef Sectie Mecanica	Ing.V.Stoian	Ing.Gh.Tita	S.Lipan	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu Ing.I.Pavia
Sef Sc. Lemn	M.Tudorascu	M.Tudorascu	M.Dumitriu	M.Dumitriu	M.Dumitriu
Se Sectie Electrica	D.Petrescu, C.Benea	C.Benea	C.Benea	C.Benea	C.Benea
Sef Sant.Vechi Forja+Turnat.	S . Maxim	S.Maxim	S.Maxim	S.Maxim	S.Maxim
Sef doc 8000t	R.Cociasu	R.Cociasu	R.Cociasu	R.Cociasu	R.Cociasu
Sef Scularie	V.Secuiu	V.Secuiu, Petre Stefan	Petre Stefan	Petre Stefan, Gh.Nedelcu	Gh.Nedelcu
Sef Bir.Desfacere	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc
Sef Cab.Tehn.	Ing.I. Pavia	Ing.I.Pavia	Ing.I.Pavia	Ing.I.Pavia	Ing.C.Bozea
Sef Bir .Prot. Muncii	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C. Salcescu	Ing.C.Salcescu

(1965-1969)

Functii /ani	1965	1966	1967	1968	1969
Director	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea
Director Adj .	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D .Muhcina	Ec.D.Muhcina
Ing.Sef	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota
Ing.Sef Adj IngSef Adj.RN	Ing.N.Orac -	Ing.N.Orac -	Ing.N.Orac -	Ing.N.Orac -	Ing.N.Orac Ing.E.Moroian
Contabil sef	Ec.I.Baba	Ec.I.Baba	Ec.I.Baba	Ec.I.Baba	Ec.I.Baba
Sef Serv.Plan	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanenta
Sef Serv.Org.	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh. Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu
Sef Serv.productie	Ing.P.Trunov	Ing.P.Trunov	Ing.P.Trunov, Ing.E.Moroianu	Ing.E.Moroianu	Ing.E.Moroianu Ing.M.Stan
Sef Serv. Proiectare	Ing,Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu
Sef Serv.Tehnic	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu
Sef Serv.CTC	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi
Sef Serv.Aprov.	Ec.D.Craciun	Ec.D.Craciun	Ec.D.Craciun	Ec.D.Craciun	Ec.D.Craciun
Sef Serv.Mec.Sef	Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita	Ing.G h.Tita	Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita
Sef Serv.Sculier	Ing.Gh. Oprea	Ing.Gh.Oprea	Ing.Gh.Oprea	Ing.Gh.Oprea	Ing.Gh.Oprea
Sef Serv.Contabil.	I.Cristiu	I.Cristiu	I.Cristiu	I.Cristiu	I.Cristiu
Sef Serv. Financiar	Ec.A.Salda	Ec.A.Salda, Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos
Sef Serv.Pers.	N.Stan	N.Stan	N.Stan,I.Filip	I.Filip	I.Filip
Sef Serv.Admin.	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu
Sef Sectie Navala	Ing.I.Amira	Ing.I.Amira	Ing.I.Amira	Ing.I.Amira	Ing.I.Amira, Ing.V.Placinta
Sef Sect.Mec.	Ing.I.Pavia	Ing.I.Pavia	Ing.C.Buzatu	Ing.C.Buzatu	Ing.C.Buzatu, Ing.C.Constantinescu
Sef Sect.Lemn.	M.Dumitriu	M.Dumitriu	M.Dumitriu	M.Dumitriu	M.Dumitriu
Sef Sect.Electr.	Ing.Ov.Florea	Ing.Ov.Florea	Ing.Ov.Florea	Ing.Ov.Florea	-
Sef Sant.Vechi	Ing.H.Ciucas	Ing.H.Ciucas	-	-	-
Sef Sectie Mec.Energ.	Ing.N.Cristescu	Sing.F r.Brondello	D.Maraloi	D.Maraloi	D.Maraloi
Sef Sect.Doc	Ing.E.Moroianu	Ing.E.Moroianu	Ing.E.Moroianu	I.Stoicovici	I.Stoicovici
Sef At.Scul.	Gh.Nedelcu	Gh.Nedelcu	Gh.Nedelcu	Gh.Nedelcu, V.Silea	S.Parlea
Sef Cab.Tehn.	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea
Sef Bir.Desfacere	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc
Sef Bir.Prot.Munc.	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu
Sef Serv. Investitii	-	-	-	-	Ing.R.Ciocoiu

(1970-1974)

Functii / ani	1970	1971	1972	1973	1974
Director	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea
Director Teh.	-	-	-	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu
Ing. Sef	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	-	-
Ing.Sef Adj.	Ing. N. Orac	Ing. N. Orac	Ing. N. Orac	-	-
Ing.Sef Adj.RN	Ing. E.Moroianu	Ing.E.Moroianu	Ing. E .Moroianu	-	-
Ing.Sef Adj.Investiti	-	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	-	-
Ing.Sef Fabr.CN	-	-	-	-	Ing.C.Buzatu
Ing.Sef Investitii	-	-	-	-	Ing.Gh.Codreanu
Director Adj	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina
Contabil Sef	Ec.I.Baba Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos
Sef Serv. Plan	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap
Sef Serv. Org.	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan Ing.Gh.Cujba	Ing.Gh.Cujba
Sef Serv. Productie.	Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan	Ing.C.Buzatu Ing.C.Constantinescu Ing. Mihai Stan	Ing.C.Constantinescu Ing.C.Buzatu	Ing. A .Sabau
Sef Serv.Proiectare	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu Ing.I.Safta	Ing. I. Safta	-	-
Sef Atel.Proiectare Produse	-	-	-	Ing.I.Safta Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu Ing.M.Rusen
Sef Serv.Tehnic	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	Ing.V.Placinta Ing.I.Voineagu	-	-
Sef Atel.Proiectare Tehn. Constr.Nave	-	-	-	Ing.V.Placinta Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen Ing.N.Orac
Sef Atel.Proiectare Tehn .Rep .Nave	-	-	-	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu
Sef Serv.CTC	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.C.Tau Ing.I.Scupi	Ing.C.Tau Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi
Sef Serv.Aprov.	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru
Sef Serv.Mec.Eng.	Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita	-
Sef Serv. Investitii	Ing.R.Ciocoiu	Ing.R.Ciocoiu Ing.M.Georgescu	Ing.M.Georgescu	-	-
Sef Bir.Invest.	-	-	-	Ing.D.Nicolescu	Ing.D.Nicolescu
Sef.Serv.Contab	I.Cristiu	I.Cristiu	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie
Sef Serv.Financiar	Ec.I.Baschinos Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu
Sef Serv.Pers.	I.Filip St. Popa	I.Filip	I.Filip	I.Filip	I.Filip
Sef Serv.Ad-tiv	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu
Sef Sect.I-a	Ing.V.Placinta	Ing.V.Placinta	Ing.M.Gheorghe	Ing.N.Orac	-

Navala			Ing.N.Orac	Ing.V.Placinta	
Sef Sect.I-a CN	-	-	-	-	Ing.V.Placinta
Sef Sect.I-a RN	-	-	-	-	Ing.M.Gheorghe
Sef Sect.II-a Mecanica	Ing.C.Constantinescu	Ing.C.Constantinescu	Ing.C.Constantinescu Ing.A.Sabau	-	-
Sef Sect.II-Mec.CN	-	-	-	Ing.A.Sabau	Ing.A.Daraban
Sef Sect.II MecRN	-	-	-	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota
Sect.III-a Lemn.	M.Dumitriu	M.Dumitriu I.Gh.Radu	I.Gh.Radu	I.Gh.Radu	I.Gh.Radu
Sef Sect.Mec.Eng.	Ing.C.Pop	Ing.C.Pop D.Maraloiu	D.Maraloiu	-	Ing.Gh.Tita
Sef Sect.Docuri	I.Stoicovici	I.Stoicovici I.Chiriac	I.Chiriac	I.Chiriac	Ing.I.Ursac
Sef Atel.Scularie	Ing.M.Moise	Ing.M.Moise Ing.E.Dinu	Ing.C.Neagu	S.Parlea	S.Parlea
Sef Bir.Desfacere	V.Butiuc	V.Butiuc	V.Butiuc	-	-
Sef Bir.Prot.Muncii	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu
Sef Cab.Tehnic	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea

1975-1979

Functii /Ani	1975	1976	1977	1978	1979
Director	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea	Ing.D.Fuiorea
Dir .Tehnic	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu
Ing.Sef Fabr.CN	Ing.C.Buzatu	Ing.C.Buzatu	Ing.C.Buzatu	Ing.C.Buzatu	Ing.C.Buzatu
Ing.Sef Fabr.RN	-	-	-	Ing.I.Barca	Ing.I.Barca
Ing.Sef Preg.Fabricatiei	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu
Ing.Sef Investitii	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	-	-
Dir.Adj.Comerc.	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ing.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina
Contabil Sef	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos
Sef Serv. Plan	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap
Sef Serv.Org .	Ing.Gh.Cujba	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota
Sef Serv.Prod.	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau
Sef Atelier Proiect.Produse	Ing.M.Rusen Ing.I.Safta	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen

Sef Atelier ProiectareTehn. Constr.Nave si Autoutilari	Ing.N.Orac	Ing.N.Orac	Ing.N.Orac	Ing.N.Orac	Ing.N.Orac
Sef At.Pr.Tehn.RN	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi
Sef Serv .CTC	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu
Sef Serv.Mec.Eng.	Ing.Gh. Tita	Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita	Ing.Gh.Tita
Sef Serv,Aprov.	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru
Sef Bir.Coop.	Ing.C.Andries	Ing.C.Andries	-	Ing.H.Ciucas	Ec.N.Lipan
Sef Bir.Imp.Exp	-	Ing.N.Matei	Ing. N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei
Sef Bir.Transp.	G.Cinatc	G.Cinatc	G.Cinatc	G.Cinatc	G.Cinatc
Sef Bir. Invest.	Ing.D.Nicolescu	Ing.D.Nicolescu Ing.D.Gimurtu	Ing.D.Gimurtu	Ing.D.Gimurtu	Ing.D.Gimurtu
Sef Ofic.Calcul	-	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea
Sef Serv.Contab	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie
Sef Serv.Financ	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu
Sef Serv.Pers.	I.Filip	I.Filip	I.Filip	I.Filip	I.Filip
Sef ServAdmin.	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu
Sef Sect.I-a CN	Ing.V.Placinta Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Stan si Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Stan si Ing.M.Gheorghe	Ing.V.Bercea Ing.M.Gheorghe
Sef Sect.I-a RN	Ing.M.Gheorghe	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu
Sef Sect.II-aCN	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu
Sef Sect.II-aRN	Ing.V.Secota si Ing.C.Constantinescu	Ing.I.Barca si Ing.C.Constantinescu	Ing.I.Barca si Ing.C.Constantinescu	Ing.I.Barca si Ing.C.Constantinescu	Ing.C.Constantinescu si Ing.V.Tanase
Sef Sect.III-CN	I.Gh.Radu	I.Gh.Radu	I.Gh.Radu	I.Gh.R adu	I.Gh.Radu
Sef Sect.III-RN	-	-	Ing.Gh.Cojocaru	Ing.Gh.Cojocaru	Ing.Gh.Cojocaru
Sef Sect.Mec Eng	Ing.C.Pop	Ing.C.Pop	Ing.I.Moruga	Ing.I.Moruga	Ing.G.Simatiuc
Sef Sect.Docuri	Ing.I.Ursac	Ing.I.Ursac	Ing.I.Ursac	Ing.I.Ursac	Ing.I.Ursac
Sef Atel.Scularie	Ing.C.Danila	Ing.C.Danila	Ing.M.Tudor	Ing.M.Tudor	S.Parlea
Sef Cab.Tehnic	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea
Sef Bir.Prot.Muncii	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu

(1980 - 1984)

Functii /Ani	1980	1981	1982	1983	1984
Director	**Ing.D.Fuiorea**	**Ing.D.Fuiorea Ing.Gh.Dimoiu**	**Ing.Gh.Dimoiu**	**Ing.Gh.Dimoiu**	**Ing.Gh.Dimoiu**
Director Tehn.	**Ing.Gh.Dimoiu**	**Ing.Gh.Dimoiu Ing.A.Sabau**	**Ing.A.Sabau**	**Ing.A.Sabau**	**Ing.A.Sabau**
Dir.Adj.Com.	**Ec.D.Muhcina**	**Ec.D.Muhcina**	**Ec.D.Muhcina**	**Ec.D.Muhcina**	**Ec.D.Muhcina**
Contabil Sef	**Ec.I.Baschinos**	**Ec.I.Baschinos**	**Ec.I.Baschinos**	**Ec.I.Baschinos**	**Ec.I.Baschinos**
Ing Sef	**Ing.A.Sabau**	**Ing.A.Sabau**	**Ing.A.Daraban**	**Ing.A.Daraban**	**Ing.A.Daraban**

Fabr.CN		**Ing.A.Daraban**			
Ing.Sef Fabr RN	**Ing.I.Barca**	**Ing.I.Barca**	**Ing.I.Barca**	**Ing.I.Barca**	**Ing.I.Barca**
IngSef Preg.Fabr.	**Ing.Gh.Codreanu**	**Ing.Gh.Codreanu**	**Ing.Gh.Codreanu**	**Ing.Gh.Codreanu**	**Ing.M.Rusen**
Ing.Sef Invest.	-	-	-	-	**Ing.Gh.Codreanu**
Sef Serviciu Plan Dezvoltare	Ing.M.Tanentap	Ing.M.Tanentap Ing.N.Orac	Ing.N.Orac Ing.Al.Gheorghe	Ing.Al.Gheorghe	Ing.Al.Gheorghe
Sef Serv.Org.Prod.	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota	Ing.V.Secota
Sef Serviciu Productie	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban Ing.E.Concegulian	Ing.E.Concegulian	Ing.E.Concegulian Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu
Sef APP	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen
Sef APTCN si Autoutilari	Ing.N.Orac Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan	Ing.I.Safta Ing.N.Orac	Ing.N.Orac	Ing.N.Orac
Sef APTRN	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi	Ing.I.Scupi
Sef At.Pr.Saturari, Agreg. ,Modulizari	-	Ing.N.Cosma	Ing.N.Cosma	Ing.N.Cosma Ing.V.Dumitrescu	Ing.V.Dumitrescu
Sef Serv.Aprov.	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru
Sef Bir.Cooper.	Ec.N.Lipan	Ec.N.Lipan	Ec.N.Lipan	Ec.N.Lipan	Ec.Fl.Militaru
Sef Bir. Import-Export	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei Ing.I.Udrea	Ing.I.Udrea
Sef Bir.Transp.Depoz	G.Cinate	G.Cinate	G.Cinate	Ec.Fl.Militaru	Ing.St.Topala
Sef Serv.CTC	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu
Sef Serv.Mec.Eng.	Ing.Gh.Tita	Ing.St.Iordache	Ing.St.Iordache	Ing.St.Iordache	Ing.St.Iordache
Sef Bir.Invest.	Ing.D.Gimurtu	-	-	-	Ing.D.Gimurtu
Sef Of.Calcul	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea
Sef Serv.Contab	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie
Sef Serv.Financ	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu
Sef Serv.Pers.	I.Filip	I.Filip	I.Filip	I.Filip	I.Filip
Sef Serv.Ad-tiv	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu	N.Radulescu
Sef Sect.I-a Constructii nave	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Gheorghe Ing.V.Daghie	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Gheorghe
Sef Sect.I-a Reparatii nave	N.Barbu	N.Barbu Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron
Sef Sect.II-a Mec.El. Constructii nave	Ing.G.Vizireanu Ing.N.Constantinescu	Ing.N.Constantinescu	Ing.N.Constantinescu	Ing.N.Constantinescu	Ing.N.Constantinescu
Sef Sect.II-a Mec.El. Reparatii nave	Ing.C.Constantinescu Ing.V.Tanase	Ing.N.Chitic	Ing.N.Chitic si A.Timotin	Ing.N.Chitic si A.Timotin	Ing.N.Chitic si A.Timotin
Sef Sect .I-.Lacatuserie	-	-	Ing.V.Bercea. Ing.C.Uzea	Ing.C.Uzea	Ing. C.Uzea
Sef Sect.I-a Montaj in doc	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.M.Stan Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu
Sef Sect.Tub.	Ing.T.Duca	Ing.T.Duca	Ing.T.Duca	Ing.T.Duca	Ing.T.Duca
Sef Sect.III-CN	Ing.St.Giuglea	Ing.St.Giuglea	Sing.M.Tureac	Sing.M.Tureac	Sing.M.Tureac
Sef Sect.III-RN	Ing.Gh.Cojocaru	Ing.Gh.Cojocaru	Ing.Gh.Cojocaru	Sing.Gh.Zidaru	Sing.Gh.Zidaru
Sef Sect.Mec.Eng.	Ing.G.Simatiuc	Ing.G.Simatiuc	Ing.G.Simatiuc	Ing.V.Felea	Ing.V.Felea
Sef Sect.Docuri	Ing.I.Ursac	Ing.I.Ursac	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru
Sef Atel.Scularie	S.Parlea	S.Parlea	S.Parlea	S.Parlea	S.Parlea
Sef Cab.Tehnic	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea	Ing.C.Bozea
Sef Bir.Prot.muncii	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu	Ing.C.Salcescu

(1985-1989)

Functii /Ani	1985	1986	1987	1988	1989
Director	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu	Ing.Gh.Dimoiu
Director Tehn.	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau
Dir.Comercial	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ec.D.Muhcina	Ing.N.Matei
Dir.Fabr.CN	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban
Dir.Fabr. RN	Ing.I.Barca	Ing.I.Barca	Ing.I.Barca	Ing.I.Barca	Ing.I.Barca
Ing Sef Preg.Fabr.	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen
IngSef Inv.MecEng.	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu	Ing.Gh.Codreanu
Contabil Sef	Ec.I.Baschinos	Ec.I.Baschinos	Ec.C.Matei	Ec.C.Matei	Ec.C.Matei
Sef Serv.Plan	Ing.Al.Gheorghe	Ing.Al.Gheorghe	Ing.Al.Gheorghe	Ing.Al.Gheorghe	Ing.Al.Gheorghe
Sef Serv.Org.Prod.	Ing.V.Secota	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	Ing.N.Orac	Ing.N.Orac
Sef Serv.Prod.	Ing.I.Voineagu	Ing.C.Constantinescu	Ing.C.Constantinescu	Ing.T.Duca	Ing.T.Duca
Sef APP	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta
Sef APTCN si Autoutilari	Ing.N.Orac *	Ing.N.Orac *	Ing.N.Orac	Ing.D.Fuiorea **	Ing.D.Fuiorea *
Sef APSAM	Ing.V.Dumitrescu	-	-	Ing.N.Cosma	Ing.N.Cosma
Sef APTRN	Ing.G.Simatiuc	Ing.G.Simatiuc	Ing.G.Simatiuc	IngC.Constantinescu	IngC.Constantinescu
Sef At.Pr.,SDV	-	-	Ing.Al.Dinu	-	-
Sef Bir.Preg.Fabric	-	-	-	Ing.V.Dumitrescu	Ing.V.Dumitrescu
Sef Serv.CTC	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.I.Voineagu	Ing.N.Constantinescu
Sef Serv.Aprov.	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru	Ec.C.Ciorbaru
Sef Serv.Cooperare	Ec.Fl.Militaru	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.C.Uzea
Sef Bir.Imp-Exp.	Ing.I.Udrea	-	-	-	-
Sef Bir.Transp.Depoz.	Ing.St.Topala	Ing.St.Topala	Ing.St.Topala	Ing.St.Topala	Ing.St.Topala
Sef Serv.Mec.Eng.	Ing.St.Iordache	Ing.St.Iordache	Ing.St.Iordache	Ing.St.Iordache	Ing.St.Iordache
Sef Bir.Invest.	Ing.D.Gimurtu	Ing.D.Gimurtu	Ing.D.Gimurtu	Ing.D.Gimurtu	Ing.D.Gimurtu
Sef Of.Calcul	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea
Sef Serv.Contabil.	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie	Ec.I.Neagoie
Sef Serv.Financ	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu
Sef Serv.Pers.	I.Filip	I.Filip	I.Filip	I.Filip	I.Filip
Sef Serv.Adm.	N.Radulescu	M.Pavel	M.Pavel	M.Pavel	M.Pavel
Sef Sect.I-Conf.As.	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Gheorghe
Sef Sect.I-Montaj Doc	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu

Sef Sect.I-Lac.	Ing.C.Uzea Ing.M.Tudor	Ing.C.Uzea	Ing.C.Uzea	Ing.C.Uzea	Ing.N.Dumitru
Sef S.II Mec.El. CN	Ing.N.Constantinescu	Ing.N.Constantinescu	Ing.N.Constantinescu	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu
Sef Sect.Tub.	Ing.T.Duca	Ing.T.Duca	Ing.P.Hartescu	Ing.P.Hartescu	Ing.P.Hartescu
Sef Sect.III-CN	Sing.R.Savoiu	Sing.R.Savoiu	Sing.R.Savoiu	Ing.V.Ungureanu	Ing.V.Ungureanu
Sef Sect.I-RN	Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron
Sef Sect.IIMec.El. Reparatii nave	Ing.Al.Timotin si Ing.Ing.V.Stoian	Ing.Al.Timotin si Ing.V.Stoian	Ing.Al.Timotin si Ing.V.Stoian	Ing.Al.Timotin	Ing.Al.Timotin
Sef Sect.III-RN	Sing.St.Maraloi	Sing.St.Maraloi	Sing.G.Costea	Sing.G.Costea	Sing.G.Costea
Sef SectMec-Eng.	Ing.V.Felea	Ing.V.Felea	Ing.V.Felea	Ing.V.Felea	Ing.V.Felea
Sef Sect.Docuri	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru Sing.M.Tomescu
Sef Cab.Tehnic	Prof.Gh.Lupu	Prof.Gh.Lupu	Prof.Gh.Lupu	Prof.Gh.Lupu	Prof.Gh.Lupu
Sef Atel.Scularie SefBir.Prot.Muncii	S.Parlea Ing.Gh.Vlad	S.Parlea Ing.Gh.Vlad	S.Parlea Ing.Gh.Vlad	S.Parlea Ing.Gh.Vlad	S.Parlea Ing.Gh.Vlad

*In anii1985 si 1986 APTCN a inclus si At.Pr.SDV

**In anii1988 si 1989 APTCN a devenit Sectie de pr.tehn,incluzand si At.Pr.SDV

1990 - 1994

Functii /Ani	**1990**	**1991**	**1992**	**1993**	**1994**
Director Gen.	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau	Ing.A.Sabau	Ing.M.Rusen	Ing.M.Rusen Ec.I.Dinu *Akntzen S
Director Tehn.	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.G.Vizireanu	Ing.C.Cusi	Ing.C.Cusi Ing.P.Hartescu
Director Com.	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei
Dir.Econ.Fin.	-	Ec.I.Musat	Ec.I.Musat	Ec..I.Musat	-
Dir.Fabr.CN	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban	Ing.V.Bucur	Ing.V.Bucur
Dir.Fabr.RN	Ing.V.Stoian	Ing.V.Stoian	Ing.V.Stoian	Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban
Ing.Sef Preg.Fabr.	Ing.M.Rusen	-	-	Ing.E.Beli	Ing.E.Beli
Ing.Sef Inv.M.E	Ing.Gh.Codreanu	-	-	-	-
Contabil Sef	Ec.C.Matei	-	-	-	-
Consilieri	-	Ing.M.Rusen Ing.Gh.Codreanu Ec.I.Dinu	Ing.M.Rusen Ec.I.Dinu	Ec.I.Dinu	Ec.I.Musat Ec.I.Dinu
Sef Serv.Plan	Ec.I.Gavan	-	-	-	-
Sef Serv.Plan Progr	-	Ing.P.Hartescu	Ing.P.Hartescu	Ing.S.Putinei	Ing.S.Putinei
Sef Serv.Org.	Ing.N.Orac Ing.I.Voincagu	-	-	-	-
Sef Serv.Pers.Org.	-	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	Ing.I.Voineagu	-
Sef Serv.Pers.Salarii.	-	-	-	-	Ec.L.Mihalcea
Sef Serv.Org.Norm	-	-	-	-	Ing.N.Dumitru
Sef Serv.Prod.	Ing.T.Duca	-	-	-	-
Sef Bir.Prod.CN	-	Ing.Al.Stoian	Ing.Al.Stoian	Ing.Al.Stoian	Ing.Al.Stoian

Sef Bir.Prod.RN	-	Ing.N.Chitic	Ing.N.Chitic	Ing.N.Chitic	Ing.N.Chitic
Sef APP	Ing.I. Safta	-	-	-	-
Sef Serv.Proiect	-	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta
Sef APTCN si Autoutilari	Ing.S.Putinei	-	-	-	-
Sef Serv.Tehn. CN si SDV**	-	Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan
Sef At.Pr.SDV	Ing.Al.Dinu	-	-	-	-
Sef Pr..SDVsi Scularie	-	-	-	Ing.Al.Dinu	Ing.Al.Dinu
Sef APTRN	Ing.C.C onstantinescu	-	-	-	-
Sef Serv.Tehn.RN	-	Ing,C.Constantinescu	Ing.C.Dinicica	Ing. C.Dinicica	Ing.C.Dinicica
Sef Trasaj optic	-	-	-	Ing.N.Cosma	Ing.N.Cosma
Sef Bir. Marketing Sef Bir.Preg.Fabr.	- Ing.V.Dumitrescu	- -	- -	- -	Ing.E.Alexandrescu -
Sef Serv.Aprov.	Ec.C.Ciorbaru	-	-		Ing.M.Putinei
Sef Bir.Aprov.Coop.	-	Sing.M.Dorobantu	Ec.N.Lipan	Ing.M.Putinei	-
Sef Serv..Coop.	Ing.C.Uzea	-	-	-	-
Sef Bir .Coop.	-	-	-	-	Sing.V.Samaita
Sef Bir.Imp.Exp.	Sing.D.Mocanu	Sing.D.Mocanu	Sing.D.Mocanu	Sing.D.Mocanu	Sing.D.Mocanu
Sef Bir.Transp.Depozit	Sing.St.Topala	D.Boritz	D.Boritz	Gh.Patrutoiu	Gh.Patrutoiu
SefServ.CTC.Laborat	Ing.N.Constantinescu	Ing.N.Constantinescu	Ing.N.Constantinescu	Ing.P.Hartescu	Ing.T.Tanase
Sef Serv.Mec.Energ. Sef Sectie Mec.Energ	Ing.Ov.Grecu Ing.V.Felea	Ing.Ov.Grecu Ing.V.Felea	Ing.G.Simatiuc Ing.V.Felea	Ing.G.Simatiuc Ing.V.Felea	Ing.G.Simatiuc Ing.V.Felea
Sef Serv.Contab	Ec.E.Crangus	-	-	Ec.E.Crangus	Ec.E.Crangus
Sef Serv.Financ	Ec.I.Dinu	-	-	Ec.C.Mega	Ec.C.Mega
Sef Serv.Fin.Contab.	-	Ec.C.Mega	Ec.C.Mega	-	-
Sef Bir.Preturi	-	-	-	-	Ec.C.Matei
Sef Serv.Adm.	M.Pavel	M.Pavel	M.Pavel	M.Pavel	S.Apostolescu
Sef Of.Calcul	C.Munteanu	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea
Sef Sect.I-a Conf.As.	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Gheorghe	Ing.M.Chipara	Ing.M.Chipara	Ing.F.Oprea
Sef Sect.I-a M.Doc	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu

Sef Sect Lacatuserie	Ing.I.Pangrat	Ing.C.Uzea	Sing.T.Gavan	Sing.T.Gavan	Sing.T.Gavan
Sef Sect II Mec.El Constructii Nave	Ing.V.Bucur	Ing.V.Bucur	Ing.V.Bucur	Ing.N.Ionescu	Ing.N.Ionescu
Sef Sect.Tubul.	Ing.P.Hartescu	Ing.I.Nechita	Ing.C.Trofin	Ing.C.Trofin	Ing.C.Trofin
Sef Sect.III CN	Sing.M.Tureac	Sing.M.Tureac	Sing.M.Tureac	Sing.N.Dumitru	Sing.R.Savoiu
Sef Sect.I RN	Ing.E.Tiron	Ing.I.Roventa	Ing.I.Roventa	Ing.I.Roventa	Ing.C.Ibram

Sef Sect.II-a Mec.El.Rep .Nave	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru
Sef Sect.III RN	Sing.G.Costea	Sing.G.Costea	Sing.G.Costea	Sing.G.Costea	Sing.G.Costea
Sef Sect Docuri uscate si plutitoare Sef Sect.Docuri plut. si Grup nave	Sing.M.Tomescu -	Sing.M.Tomescu -	Sing.M.Tomescu -	Ing.S.Rotar -	Ing.S.Rotar Ing.Marin Stan
Sef Atel.Scularie	Sing.M.Spataru	Sing.M.Spataru	Sing.M.Spataru	-	-
Sef Bir.Protectia muncii	Ing.Gh.Vlad	Ing.Gh.Vlad	Ing.Gh.Vlad	Ing.Gh.Vlad	Ing.Gh.Vlad

* Manager norvegian
**In anii 1991 si 1992 Serv.Tehn .CN a inclus si Atel. de proiectare SDV-uri

(1995-1999)

Functii/ Ani	1995	1996	1997	1998	1999
Director Gen .	*Akntzen Sven Ing.A.Daraban	Manager Gen. Ing.A.Daraban	Manager Gen. Ing.A.Daraban	Ing.A.Daraban Ing.M.	Ing.M.Cornea Ing.Al.Stoian
Director Tehn.	Ing.P.Hartescu	Manager Tehn. Ing.P.Hartescu	Manager Tehn. Ing.P.Hartescu	Ing.P.Hartescu Ing.E.Beli	Ing.E.Beli Ing.E.Tiron
Director Com.	Ing.N.Matei	Manager resurse Ing.N.Matei	Manager resurse Ing.N.Matei	Ing.N.Matei	Ing.N.Matei Ec.L.Nicoara
Director Prod ..... Dir.Calitate.	..... -	Manager Prod .Ing.Al.Stoian....	Manager Prod. Ing.Al.Stoian... .	Ing.Al.Stoian ..... Ing.N.Chitic	Ing.Al.Stoian Ing.E.Beli Ing.N.Chitic
Director Ec.Fin.	Ec.C.Mega	Manager Ec.Fin. Ec.N.Badaluta	Manager Ec.Fin. Ec.N.Badaluta	Ec.N.Badaluta	Ec.N.Badaluta
Dir.Fabr.CN	Ing.Al.Stoian	Ing.M.Chipara	Ing.M.Chipara Ing.M.Cornea	Ing.M.Cornea Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron Ing.Fl.Oprea
Dir.Fabr.RN	Ing.A.Daraban Ing. M.Zdru	Ing.M. Zdru	Ing. M.Zdru	Ing.M.Zdru	Ing.M.Zdru
Ing.Sef Preg.Fabr.	Ing.E.Beli	Ing.E.Beli	Ing.E.Beli	Ing.E.Alexandrescu	
Ing.Sef Corp	-	Ing.E.Tiron	Ing.E.Tiron		
Consilieri	-	-	Ec.A.Olteanu		
Sef Serv.PlanProgr..	Ing.S.Putinei	Ing.S.Putinei	Ing.S.Putinei		
Sef Serv.Pers.Org.	Ec.L.Mihalcea	Ec.L.Mihalcea	Ec. L Mihalcea		
Sef Bir.Org.Norm.	Ing.Gh.Cujba	Ing.Gh.Cujba	Ing.G h.Cujba		
Sef Bir.Prod.CN	Ing.E.Bedighian	Ing.E.Bedighian	Ing.E.Bedighian		
Sef Bir.Prod.RN	Ing.N.Chitic	Ing.N.Chitic	Ing.N.Chitic		
Sef Serv.Proiectare	Ing. I. Safta	Ing.I.Safta	Ing.I.Safta		
Sef Serv.Tehn.CN	Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan	Ing.Mihai Stan		
Sef Serv.Tehn.RN	Ing.C.Dinicica	Ing.C.Dinicica	Ing.C.Dinicica		

Sef Bir.SDV,.Scul.	Ing.Al.Dinu	Ing.Al.Dinu	Ing.Al.Dinu		
Sef Trasaj Optic	Ing. N. Cosma	Ing.N.Cosma	Ing.N. Cosma		
Sef Bir.Marketing	Ec.L.Nicoara	Ec.L.Nicoara	Ing.L.Nicoara		
Sef Serv.Aprov.	Ing.M.Putinei	Ing.M.Putinei	Ing.M.Putinei		
Sef Bir.Cooper.	Sing.V.Samoila	Sing.V.Samoila	Sing.V.Samoila		
Sef Bir.Imp.Exp	Sing.D.Mocanu	Ec.L.Verisan	Ec.L.Verisan		
Sef Bir.Transp.Depoz	Gh.Patrutoiu	Gh.Patrutoiu	Gh.Patrutoiu		
Sef Serv. A Q	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu	Ing.D.Teodorescu		
Sef Serv.CTC.Lab.	Ing.T.Tanase	Ing.T.Tanase	Ing.T.Tanase		
Sef Serv.Mec.Eng.	Ing.N.Dumitru	Ing.N.Dumitru	Ing.V.Felea		
Sef Sect.Mec.Eng.	Ing.V.Felea	Ing.V.Felea	Ing,V.Felea		
Sef Serv.Contab	Ec.E.Crangus	Ec.E.Crangus	Ing.E.Crangus		
Sef Serv. Financ.	Ec.M.Voicu	Ec.C.Mega	Ec.C.Mega		
Sef Bir.Preturi	Ec.C.Matei	Ec.C.Matei	Ec.C.Matei		
Sef Serv.Adm.	S.Apostolescu	S.Apostolescu	S.Apostolescu		
Sef Of.Calcul	Ing .I. Satrapelea	Ing.I.Satrapelea	Ing.I.Satrapelea		
Sef Sect.I-a Conf.As	Ing.F.Oprea	Ing.F.Oprea	Ing.F.Oprea		
Sef Sect.I-a M.Doc	Ing.V.Daghie	Ing.V.Daghie	Ing.V.Daghie		
Sef Sect.I-a Lac.	Sing.T.Gavan	Sing.T.Gavan	Sing.T.Gavan		
Sef Sect.II Mec.El . Constructii nave	Ing.N.Ionescu	Ing.N.Ionescu	Ing.N.Ionescu		
Sef Sect.Tub.	Ing.C.Trofin	Ing.C.Trofin	Ing.C.Trofin		
Sef Sect.III CN	T.Cicu	T.Cicu Ing.G.Simatiuc	T. Cicu Ing.G.Simatiuc		
Sef Sect.I-a RN	Ing.C.Ibram	Ing.C.Ibram	Ing.C.Ibram		
Sef Sect.II Mec.El. Reparatii nave	Ing.V.Bucur	Ing.V.Bucur	Ing.V.Bucur		
Sef Sect.III RN	Sing.G.Costea	Sing.G.Costea	Sing.G.Costea		
Sef Sect.Docuri uscate	Ing.S.Rotar	Ing.S.Rotar	Ing.S.Rotar		
Sef Sect.Docuri plut.si Grup nave	Ing.Marin Stan	Ing.Marin Stan	Ing,Marin Stan		
Sef Bir.Prot.muncii	Ing.Gh.Vlad	Ing.Gh.Vlad	Ing.Gh.Vlad		
Sef Bir.Privatizare	-	Sing.D.Mocanu	Sing.D.Mocanu		

(2000-2020)

	2000	2001	2002 **(privatizare)...**	**2017...**	**2020...**
Director general	**Ing. Alex. Stoian**	**Ing.Alex.Stoian**	**Ing E.Beli**		
		Ing. E.Beli	**Ing. Radu Rusen**	**Ing. Radu Rusen**	
Director tehnic	**Ing.E.Tiron**	**Ing. E.Tiron**	**(01.10.2002)**		
Director productie	**Ing.E.Beli**				
Director Econ.Fin.	**Ec.N.Badaluta**	**Ec.N.Badaluta**			
Director resurse	**Ec.L.Nicoara**	**Ec.L.Nicoara**			
Director calitate	**Ing. N.Chitic**	**Ing. N. Chitic**			
Director Fabr CN	**Ing.Fl. Oprea**	**Ing. Fl. Oprea**			
Director Fabr. RN	**Ing.M.Zdru**	**Ing.M.Zdru**			

***

.....

ANEXA 2

Salariatii S.N.Constanta la data de 1 Iunie 1997

ECHIPA MANAGERIALA

DARABAN AUREL	MANAGER GENERAL
HARTESCU EUGEN-PAUL	MANAGER TEHNIC
MATEI NICOLAE	MANAGER RESURSE
STOIAN ALEXANDRU	MANAGER PRODUCT
BADALUTA NICOLAI	MANAGER ECO-FIN

CONDUCERE EXECUTIVA

CORNEA MARIUS	DIRECTOR FCN
ZDRU MIHAI	DIRECTOR FRN
TIRON EUGEN	ING.SEF CORP
BELI ERMENDIDO	ING.SEF PR.FABR
OLTEANU ADRIAN	CONSILIER COMER

SERV.PERSONAL-SALAR.ORGANIZARE

MIHALCEA LUCIAN	SEF SERVICIU
CUJBA GHEORGHE	SEF BIROU
GAVAN ILEANA	ECONOMIST
IOANA IRINEL	INGINER
LEU CONSTANTIN	INGINER
TASIE VALENTIN	INGINER
UZEA CEZAR	INGINER
APETREI PETRU	SUBINGINER
BADEA NICULAE-ILIE	SUBINGINER
AIRIMITOAIE VIORICA	FUNCT.AD-TIV
CARBUNARU ELENA	FUNCT.AD-TIV
DAN GETA	FUNCT.AD-TIV
DORIN AGRIPINA-NINA	FUNCT.AD-TIV
GAVAZ IULIA	FUNCT.AD-TIV
GHITESCU ANGELICA	FUNCT.AD-TIV
IONASCU FLORICA	FUNCT.AD-TIV
MIRCEA MIHAELA	FUNCT.AD-TIV
OAIE MIRELA	FUNCT.AD-TIV
SERBAN FLORINA	FUNCT.AD-TIV
STARUIALA MARIOARA	FUNCT.AD-TIV
TINGAN MITICA	FUNCT.AD-TIV
TUP SAFTA	FUNCT.AD-TIV
CORFIATIS NICOLAE	INSPECTOR.PERS
ILIAS MOAZIS	INSPECTOR.PERS
NASTASESCU NICOLAE	INSPECTOR.PERS
NICOLAE LINA	INSPECTOR.PERS
CHITIC CONSTANTA	STATISTICIAN
APOSTU VASILE	TEHNICIAN
DAN NICOLAE	TEHNICIAN
STAMIN NICULAIE	TEHNICIAN
VALCEANU ION	TEHNICIAN
BUD ALEXANDRU	SUDOR ELECTRIC
COSTACHE MARIN	SUDOR ELECTRIC

SERV.ASIGURAREA CALITATII

TEODORESCU DUMITRU	SEF SERVICIU
FLESERIU GHEORGHE-MIRCEA	INGINER
ORZEA IONELA-ECATERINA	INGINER
TIRZIU MARIANA LIGIA	INGINER
MUNTEANU DOINA-MARIANA	SUBINGINER
POPA OLGA	SUBINGINER

SERV. C.T.C.,LABORATOARE

TANASE TUDOR	SEF SERVICIU
MEREUTA JENI	SEF BIROU
NEAGU COSTEL	SEF BIROU
NISCU VIRGIL	SEF BIROU
COPADINEANU SORIN-GABI	FIZICIAN
DOROBANTU MIRCEA	INGINER
DUMITRESCU VIORICA	INGINER
DUMITRU LAURENTIU	INGINER
HERNEA RODICA	INGINER
ILIAS FERIT	INGINER
ILIE VASILE	INGINER
MANEA LIVIU-MARIAN	INGINER
MATEESCU OCTAVIAN	INGINER
MIHAESCU IOAN	INGINER
MIHAI GHEORGHE-LIVIU	INGINER
MIHAI GHEORGHE	INGINER
MIHAIU DRAGOS	INGINER
MIRZOC GELU	INGINER
NECHIFOR MARCEL CORNEL	INGINER
ORBAN ADALBERT	INGINER
PAVEL JENICA	INGINER
TOTOIANU CATALIN	INGINER
TUDORA PAUL	INGINER
TULUMB GIGI	INGINER
VASILACHE CORINA-LOTTE	INGINER
VOICU STEFAN	INGINER
BANICA ADRIAN	SUBINGINER
ENE ANETA	SUBINGINER
IACHIM ION	SUBINGINER
ONOFRAS LAURENTIU-MARIUS	SUBINGINER
SOARE DRAGU	SUBINGINER
SPINOCHE GHEORGHE	SUBINGINER
STRATULAT IOANA	SUBINGINER
STRATULAT DUMITRU	SUBINGINER
ZAMFIR ION	SUBINGINER
BALEANU ALEXANDRU	CONTR.VOPSITOR
ACIDARU NICOLAE	TEHNICIAN
FLOREA STEFAN	TEHNICIAN
SEITAN ION	TEHNICIAN
SIMATIUC IULIANA	TEHNICIAN
BOERU VASILE	CONTR.CAZANGER
CHETRAN LAURENTIU	CONTR.CAZANGER
ENACHE PANAIT	CONTR.CAZANGER
ION CONSTANTIN	CONTR.CAZANGER
MIELCESCU ION	CONTR.CAZANGER
MIHAILA ION	CONTR.CAZANGER
SUVEJANU ION	CONTR.CAZANGER
BANDAC MIHAI	CONTR.CONST.NAV
FELEA MIHAI	CONTR.CONST.NAV
MERISANU VICA	CONTR.CONST.NAV
NAN MARIAN	CONTR.CONST.NAV
NICOLAE ILIE	CONTR.CONST.NAV
SMALBERGHER LIVIU	CONTR.CONST.NAV
TESELEANU DUMITRU	CONTR.CONST.NAV
CAPATINA VASILE	CONTR.LUCR.ELEC
CHIRILOV NICOLAE	CONTR.LUCR.ELEC
IORDACHE IOSIF	CONTR.LUCR.ELEC
OPREA NICUSOR	CONTR.LUCR.ELEC
COMAN NICULAE	CONTR.SDV
FLOREA TUDOR	CONTR.SDV
HAGIU ION	CONTR.SDV
MANOLE NECULAI	CONTR.SDV
BADEA PETRUS	CONTR.SUD.RONG.
BLAJ GHEORGHE	CONTR.SUD.RONG.
CARAS ION	CONTR.SUD.RONG.
RITCO VALENTIN-ADRIAN	CONTR.SUD.RONG.
SANDRU CONSTANTIN	CONTR.SUD.RONG.
SUCIU MIHAI	CONTR.SUD.RONG.
VARON NICOLAE	CONTR.SUD.RONG.
BECHIR GILMET	CONTR.SUD.ULTRA
DOBIRLEANU ION	CONTR.SUD.ULTRA
FILIP EMILIAN	CONTR.SUDURA
TANASE ILIE	CONTR.SUDURA
URSU IULIAN	CONTR.VOPSITOR
CONSTANTIN COSTACHE	LABOR. INCERC
LIA MARCELA	LABOR.FIZ.CHIM
MIHALCEA EUGENIA	LABOR.FIZ.CHIM
ENE MARIUS-IONUT	METROLOG
ILIE DIDINA	METROLOG
MIHALCEA MARCELA	METROLOG
MINCIU CORNEL	METROLOG
MOSOIU ION	METROLOG
PUIA ION	METROLOG
TIRZIU DAN	METROLOG

BIROU CFI - FISCALITATE

PETROV LEONTE	SEF BIROU
CANTARAGIU IULIANA	ECONOMIST
GIMA SERGINA	ECONOMIST
IACHIM STELA	REVIZOR CONTAB
NEDELCU GHEORGHE	TEHNICIAN

OFICIUL JURIDIC

BITLAN CONSTANTIN	SEF BIROU
CHESER MIHAELA-ANCUTA	FUNCT.AD-TIV
DOBRIN CARLLO-LIVIU	FUNCT.AD-TIV
FRANGA DANIEL	FUNCT.AD-TIV

OFICIUL DE CALCUL

SATRAPELEA ION	SEF BIROU
ABRUDAN CRISTINA-IRENA	ANALIST
BALOG IONELIA-ADELINA	ANALIST
SATRAPELEA MARIA-ANTOANETA	ANALIST
TUDORICA MADALINA	ANALIST
COSMEANU LAURENTIU	INGINER
STANCIU CONSTANTIN	INGINER
BUZOIANU GEORGE	PROGRAMATOR
PETCU SILVIA GABRIELA	PROGRAMATOR
BRANEA CLEULA	PROGR.AJUTOR
DEMIR TENSEL	OP. CALCULATOR
MICU NICOLETA-SILVANA	OP. CALCULATOR
PAVEL MARIANA	OP. CALCULATOR
PREDA VERONICA	OP. CALCULATOR
RADU VICTORIA	OP. CALCULATOR
ROSZNER MARIANA	OP. CALCULATOR
SPATARU CATERINA	OP. CALCULATOR
TAMAS IRINA	OP. CALCULATOR
TUDORECI ELENA	OP. CALCULATOR

SERV.PROIECTARI

SAFTA ION	SEF SERVICIU
NICOLESCU CRISTIAN-BOGDAN	ANALIST
ALEXANDRESCU EDUARD ROBERT	INGINER
BAN CONSTANTA	INGINER
DASCALESCU AUGUSTIN ALEXANDRU	INGINER
DAVID CEZAR	INGINER
DUMITRASCU FELICIA-LUC.	INGINER
DUMITRESCU VICTOR	INGINER
FANTANA PARASCHIVA	INGINER
FUNDEANU DOREL	INGINER
GHEAJA DRAGOS-FLORIN	INGINER
GHEORGHIEF RODICA	INGINER
GHEORGHIU AURORA-VIOLETA	INGINER
GHEORGHIU ION	INGINER
HARTESCU ALICE-ELENA	INGINER
NEICU GHEORGHE-ADRIAN	INGINER
NICOLESCU DAN VALERIU	INGINER
NICULACHE ION	INGINER
NUTU ION	INGINER
OPREA DOINA	INGINER

CUATU MIRELA-IULIA	INGINER
SARACESCU GABRIELA	INGINER
SPRINCEANA IULIAN	INGINER
STROE DANIEL	INGINER
TITA MARIN	INGINER
TUDOR CAMELIA	INGINER
URSE CRISTIAN-DORU	INGINER
VASILIU IOAN	INGINER
VIZIREANU DOINA-GEORGETA	INGINER
BARLEA MARCELA	TRADUCATOR
CRISTIAN MARIA	SUBINGINER
OPREA AUREL	SUBINGINER
IORGA ALINA	DESEN.TEHNIC
LAZAR LUMINITA	DESEN.TEHNIC
LINTE ANA IOLANDA	DESEN.TEHNIC
BATALA GEORGE	TEHNICIAN
BUZOIANU ION	TEHNICIAN
CHIRITA CORNELIA	TEHNICIAN
DRAGOMIR AUREL	TEHNICIAN
DUMITRU ELENA	TEHNICIAN
FELEA VALENTINA	TEHNICIAN
MUNTEANU GHEORGHE	TEHNICIAN
PESTREA EUGEN	TEHNICIAN
POLEACU ADRIAN	TEHNICIAN
RUSU ION	TEHNICIAN
STAMIN RUXANDA	TEHNICIAN
SUNA MAGDALENA MARIA	TEHNICIAN
TELEHOI IOAN	TEHNICIAN
DIACON DUMITRU	TEHNICIAN

COMPARTIMENT TRASAJ OPTIC

COSMA NICOLAE-PETRE	INGINER
POPOVICI MIHAELA-NICOLETA	INGINER
TOADER MIHAELA-ELENA	INGINER
BRDASCA MARCEL	DESEN.TEHNIC
BARANGA STEFAN	TRASATOR OPTIC
BOREA ECATERINA	TRASATOR OPTIC
DRAGAN GEORGE	TRASATOR OPTIC
DRAGAN MIHAI	TRASATOR OPTIC
IORDACHE VAL-OVIDIU	TRASATOR OPTIC
IORDACHE VILMA	TRASATOR OPTIC
LINTE VICTOR	TRASATOR OPTIC
MATEESCU MARIUS	TRASATOR OPTIC
MOS MARIUS	TRASATOR OPTIC
MOSCALIUC LAURENTIU	TRASATOR OPTIC
VORNICOGLU VIORICA	TRASATOR OPTIC
VULTURU CORNEL	TRASATOR OPTIC

SERV.TEHNIC CONSTR. NAVE

STAN MIHAIL	SEF SERVICIU
APOLOZAN MADALINA-BEATRICE	INGINER
BASCHIR VLAD-GABRIEL	INGINER
BOTA IOAN-MIRCEA	INGINER
BURICEA PAULA-GABRIELA	INGINER
CANACHE ADRIAN	INGINER
CARJE DAN-OVIDIU	INGINER
CIOBANU MADALINA	INGINER
CONSTANTIN DANIEL-IONEL	INGINER
DINU ELENA	INGINER
GAVAN FLORINA	INGINER
HALMAGEANU TIBERIU GHE.	INGINER
RAPA LILIANA	INGINER
RIBU GABRIEL	INGINER
STACESCU ADINA IULIANA	INGINER
STANCIU ALEXANDRU	INGINER
TUDORASCU FLORINA	INGINER
TULEI LUCIAN	INGINER
ZAHARCU MIRELA	INGINER
CALARASANU AURELIA	SUBINGINER
DIACON VIORICA	SUBINGINER
DOGARU GHEORGHE	SUBINGINER
EFRIMESCU IOAN	SUBINGINER
FELIE LILA	SUBINGINER
FRANCA EMIL	SUBINGINER
HALMAGEANU ECATERINA	SUBINGINER
JELESCU JANA	SUBINGINER
MARALOI NICOLAE	SUBINGINER
MORAR ELENA-TEODORINA	SUBINGINER
VASILE FLORIN	SUBINGINER
BATALA VICTORITA	TEHNICIAN
BURTEA PAUL PETRICA	TEHNICIAN
CRACIUNESCU VIRGIL-TRAIAN	TEHNICIAN
CRISU STEFAN	TEHNICIAN
GHITESCU VASILE	TEHNICIAN
IACOVACHE GRIGORE	TEHNICIAN
MUNTEANU OVIDIU	TEHNICIAN

SERV. TEHNIC REPARATII NAVE

DINICICA CONSTANTIN	SEF SERVICIU
ALUPOAIE TOADER	INGINER
COJOCARU GHEORGHE	INGINER
DUMITRIU ION	INGINER
ELEFTERESCU LUMINITA-JANETA	INGINER
GRIDEANU CATALINA	INGINER
IONESCU VIOREL	INGINER
KELLER MARICICA-RITA	INGINER
LUGANOVICI DORINA	INGINER
MANOLACHE RODICA	INGINER
MARIN NICOLAE	INGINER
MIHALE GHEORGHE	INGINER
OSMAN SEVVER	INGINER
OZUN NASTUCA	INGINER
PAVALASC-MITACH LAURA-SIMONA	INGINER
PIETROSANU LENUTA	INGINER
PLOSCARU CARMEN ELENA	INGINER
PREDA MIHAELA CRISTINA	INGINER
PREDULEA MONICA	INGINER
TIGANUS ADRIANA	INGINER
TUDOR MIRCEA-ADRIAN	INGINER
PARASCHIV STEFAN	SUBINGINER
STOICA MARIANA	SUBINGINER
STOICIU MARIAN	SUBINGINER
VASILE DORINA	SUBINGINER
CIORBARU MAGDALENA	PLANIFICATOR
BENGHES VALENTINA CAMELIA	TEHNICIAN
BROTEA VASILE	TEHNICIAN
DINESCU ION	TEHNICIAN
FETICU VASILICA	TEHNICIAN
MEMEDEMIN BEINOR	TEHNICIAN
OMER NERIDAN	TEHNICIAN
ONICA ION	TEHNICIAN
PAVEL GHEORGHE	TEHNICIAN
SANDU DUMITRU	TEHNICIAN
STAN MIHAELA	TEHNICIAN

BIROU S.D.V.-URI SCULARIE

DINU ALEXANDRU-ION	SEF BIROU
IGNAT NICOLAE	INGINER
MENABIL LEILA	INGINER
OPREA IULIAN-VALENTIN	INGINER
PROFIR ISABELA	INGINER
RUS TRAIAN	INGINER
MIJA FLORENTA	SUBI
BACESCU IONEL	M
SPATARU MIHAI	SUBI
CHIRILOV STELIAN	TEH
GHITA DORINA	TEH
NEBI LUTFI	TEH
TOMESCU ERNESTINA	TEH
CALDARARU SORINEL	FREZOR U
CODIRLEANU IONEL	FREZOR U
GRECU CORNEL-VIOREL	FREZOR U
ZANGUROPOL GEORGE	FREZOR U
ANGHELIDE MARIN	LAC.CONS
CHEIE NICOLAE-GHEORGHE	LAC.CONS
DANCIU ION	LAC.CONS
ENE NICULINA	LAC.CONS
GRECU GABRIEL-RADUCU	LAC.CONS
PANAIT OPRISAN	LAC.CONS
STAN VASILE	LAC.CONS
STOICA CLAUDIU	LAC.CONS
MACES GHEORGHE	RAB.MORT
BECIU VASILE	SCUL
BESEA GHEORGHE	SCUL
BUTU DIONISE-MARIAN	SCUL
CAMPEANU STEFAN	SCUL
CARAMAN NICULAIE	SCUL
CAZAN ION	SCUL
CONSTANTIN GICU	SCUL
CORBU VASILE	SCUL
COSTINESCU RODICA	SCUL
DAN ADRIAN	SCUL
EMIN NUREDIN	SCUL
ENE NICOLAE	SCUL
ENE PETRACHE	SCUL
GHEORGHE MARIAN	SCUL
JINCA IOAN	SCUL
POPESCU ION	SCUL
PROTOPOPESCU GHEORGHE	SCUL
STAN ION	SCUL
STANCU STEFAN	SCUL
TONE NICOLAE	SCUL
VASILE NICOLAIE	SCUL
VLADUSEL IONEL	SCUL
BOGLEA DUMITRU	STRUNG.MA
BONTEA ILIE	STRUNG.MA
COCOTA ION	STRUNG.MA
CORLEANU DUMITRU	STRUNG.MA
COSTACHE STEREA	STRUNG.MA
DIMA FANEL	STRUNG.MA
NEDELCU STEFAN	STRUNG.MA
PRIHOR CONSTANTIN	STRUNG.MA
STAN STAN	STRUNG.MA
TAUTEANU SERGIU	STRUNG.MA
VICICA CONSTANTIN	STRUNG.MA
CIRCEANU CONSTANTIN	SUDOR EL
COSTINESCU CLAUDIU	SUDOR EL
DEMOSTENE ION	SUDOR EL

SERV.PLAN.PROGRAMARE,LANSARE

PUTINEI SORINEL	SEF SE
IAMANDEI AURELIA	ECON
APETREI ISABELA-DANIELA	I
CLICHICI EDUARD	I
FINTINA DANIELA-MIRELA	I
FOLESCU DAN	I
FOLESCU BIANCA-CRISTINA	I

FUIOREA CRISTINA MANUELA	INGINER
ISMAIL FERNUZ	INGINER
ORZEA MARIAN	INGINER
PANGRAT IONEL	INGINER
ROTARU SANDA	INGINER
SOARE JUSTINA	INGINER
TATARU LIVIU IULIAN	INGINER
DUMBRAVA VIORICA	SUBINGINER
GINGHINA JENI	SUBINGINER
STRIMBEANU MIRELA-NINA	SUBINGINER
BACULA SORIN	FUNCT.AD-TIV
COSTEA ELEONORA	FUNCT.ECONOMIC
TOADER CONSTANTA	PLANIFICATOR
BALICA STIANA-STELUTA	TEHNICIAN
SAVOIU DANIELA	TEHNICIAN

BIR.PROTECTIA MUNCII

VLAD GHEORGHE	SEF BIROU
CARP ANCA	ECOLOG
TAVITIAN IRINA	FIZICIAN
TEGA GABRIELA	INGINER
MANGIUREA VASILE	SUBINGINER
COJANU ION	TEHNICIAN
DUMITRA MARIAN	TEHNICIAN
IACOVICI VASILE	TEHNICIAN
ALEXANDRU ELIZA	CROITOR UZINAL
BURLACIUC VALERICA	CROITOR UZINAL
CALCIU ECATERINA	CROITOR UZINAL
CALINCIU VALERIA	CROITOR UZINAL
CEORNEA ANGELA	CROITOR UZINAL
CICU ELENA	CROITOR UZINAL
URZICEANU CATALINA	CROITOR UZINAL
BOSTACA ELENA	TESATOR MANUAL
BUCIU MARIA	TESATOR MANUAL
IOTU GENICA	TESATOR MANUAL
MARICIUC MARIA	TESATOR MANUAL
ZARNESCU SILVIA	TESATOR MANUAL

SERV.MECANICO-ENERGETIC

FELEA VICTOR	SEF SERVICIU
VINA ION	SEF ATELIER
GIMURTU ILIE DUMITRU	SEF BIROU
POPA IOAN	SEF BIROU
ALBU GABRIEL	INGINER
ANICAI EUGEN	INGINER
DOMNARU NICOLAE	INGINER
DUMITRU MIRCEA	INGINER
IONESCU NICULITA	INGINER
IONESCU SILVIU	INGINER
IORDACHE STEFAN	INGINER
PELCINSCHI CONSTANTA	INGINER
PETRESCU DANIELA	INGINER
SERBAN ADRIAN CONSTANTIN	INGINER
SIMATIUC GEORGE	INGINER
STROE AURICA	INGINER
TOMA DANIEL	INGINER
AVRAMIDIS ANESTI	SUBINGINER
BARAN VITALE	SUBINGINER
DEMIRGIAN LUTFI	SUBINGINER
LAZAR FLORINA-VICTORINA	SUBINGINER
MANOILA ION	SUBINGINER
PETRICA AMELIA	SUBINGINER
POPA NICOLAE	SUBINGINER
RADU TRAIAN	SUBINGINER
AGHEORGHIESEI MARIAN	INGINER
CHELARIU ALOIS	MAISTRU
LUNGU ION	MAISTRU
MUSAT TANASE	MAISTRU
OLOGEANU ION	MAISTRU
SIMA VALENTIN	MAISTRU
VUAP CAIRI	SUBINGINER
CARAIMAN MIHAELA	TEHNICIAN
CRETU AURICA	TELEFONIST
NITA LUMINITA	TELEFONIST
CARAPOSTOL NECULAE	COMPRESORIST
CHIRIACESCU ION	COMPRESORIST
PINTILIE IORDACHE	COMPRESORIST
STANESCU GHEORGHE	COMPRESORIST
TROFIM VASILE	COMPRESORIST
AGAPIE VASILE	ELEC.INTRETINER
APETRI CONSTANTIN-LIVIU	ELEC.INTRETINER
BALAN CONSTANTIN	ELEC.INTRETINER
BARBU MIHAIL	ELEC.INTRETINER
BECHIR ERCHEAN	ELEC.INTRETINER
BEJAN GHEORGHE	ELEC.INTRETINER
BOB MARIN	ELEC.INTRETINER
BOITAN CALIN	ELEC.INTRETINER
BRAD CRISTIAN	ELEC.INTRETINER
CALMIC MARIAN	ELEC.INTRETINER
CARARE PAVEL	ELEC.INTRETINER
CHIRU ADRIAN	ELEC.INTRETINER
CIOCAN DUMITRU	ELEC.INTRETINER
CONSTANTINESCU DANUT	ELEC.INTRETINER
CRETU DORU	ELEC.INTRETINER
CRETU GEORGE	ELEC.INTRETINER
CSOSZ MIRCEA	ELEC.INTRETINER
DELIU PETRE	ELEC.INTRETINER
DITA CATALIN-VALENTIN	ELEC.INTRETINER
DOBRE NICOLAE	ELEC.INTRETINER
DONCIU MICUSOR	ELEC.INTRETINER
DRAGANDIU GICA	ELEC.INTRETINER
DRAGOMIR VASILE	ELEC.INTRETINER
DUMITRASCU DORINA	ELEC.INTRETINER
DUMITRASCU TRAIAN	ELEC.INTRETINER
DUMITRESCU MIHAI	ELEC.INTRETINER
FAITAS ION	ELEC.INTRETINER
FARCAS COSTICA	ELEC.INTRETINER
FAUR COSTEL-LIVIU	ELEC.INTRETINER
FLOREA CIPRIAN-MARIAN	ELEC.INTRETINER
HAGI ION-GHEORGHE	ELEC.INTRETINER
HUIAN SORIN	ELEC.INTRETINER
ILICEA ARGHIR	ELEC.INTRETINER
IONESCU ION	ELEC.INTRETINER
IORGOVAN CONSTANTIN	ELEC.INTRETINER
IZET VILMAN	ELEC.INTRETINER
LOMNARU ION	ELEC.INTRETINER
LUCA FLORIAN	ELEC.INTRETINER
MANEA GHEORGHITA	ELEC.INTRETINER
MANOLE ION	ELEC.INTRETINER
MARACINARU CARMEN	ELEC.INTRETINER
MARIN GHEORGHE	ELEC.INTRETINER
MASGRAS IULIAN-NELU	ELEC.INTRETINER
MATEI VASILE-GABRIEL	ELEC.INTRETINER
MEMEDULA SABRI	ELEC.INTRETINER
MINCU PETRE	ELEC.INTRETINER
MITEA GHEORGHE	ELEC.INTRETINER
MOROMETE ION	ELEC.INTRETINER
MURAT MUHAMER	ELEC.INTRETINER
NEAGU ION	ELEC.INTRETINER
NICOLAESCU FLORIN DIONISIE	ELEC.INTRETINER
OSMAN METIN	ELEC.INTRETINER
OTELEA ETORE	ELEC.INTRETINER
PETRE PANOELE	ELEC.INTRETINER
PISICA ILIE	ELEC.INTRETINER
POENARU STEFAN	ELEC.INTRETINER
RAMAZAN SERI	ELEC.INTRETINER
SINCU FLORIN	ELEC.INTRETINER
SPATARU VASILE	ELEC.INTRETINER
STAMIN DUMITRU	ELEC.INTRETINER
STEFANESCU LIVIU CATALIN	ELEC.INTRETINER
STOIAN ILIE	ELEC.INTRETINER
STRUGARU TRAIAN	ELEC.INTRETINER
TELEHOI ALEXANDRU	ELEC.INTRETINER
TIANU DUMITRU	ELEC.INTRETINER
TRANDAFIR VIOREL	ELEC.INTRETINER
TRIFU MARIN	ELEC.INTRETINER
URSU STEFAN	ELEC.INTRETINER
VASILACHE SANDU	ELEC.INTRETINER
VASILE GHEORGHE	ELEC.INTRETINER
VICOL MARCEL	ELEC.INTRETINER
VRINCEANU ION	ELEC.INTRETINER
ZEVRI DINCER	ELEC.INTRETINER
CHITU NICULAE	ELECTROMECANIC
DELCA RODICA	ELECTROMECANIC
RADVAN VASILE	ELECTROMECANIC
SEREA TANASE	ELECTROMECANIC
SEREA VOICU	ELECTROMECANIC
HARAG DIONISIE	FOCHIST INC.CEN
LUNGU TUDORA	FOCHIST INC.CEN
MARIN EUGEN	FOCHIST INC.CEN
MILITARU ILIE	FOCHIST INC.CEN
MUSULETE MARIN	FOCHIST INC.CEN
POGAN AURICA	FOCHIST INC.CEN
RADU ION	FOCHIST INC.CEN
SERBAN ION	FOCHIST INC.CEN
SULIMAN ZIA	FOCHIST INC.CEN
VICOL GHEORGHE	FOCHIST INC.CEN
FLORESCU NICOLAE	FREZOR UNIVERS.
DUMITRACHE MARIN	INSTALAT.SANIT
GAVALA ION	INSTALAT.SANIT
GURALIUC DUMITRU	INSTALAT.SANIT
IVAN NICOLAIE	INSTALAT.SANIT
NEDELCU IONEL	INSTALAT.SANIT
OGREANU ION	INSTALAT.SANIT
STOENESCU ANCU	INSTALAT.SANIT
TUTUIANU DANIEL	INSTALAT.SANIT
TIU VASILE	IZOL.TERM.FONIC
VLAICULESU AURORA	LABOR.FIZ.CHIM
MOGOSANU ROMEL	LAC.CONSTR.NAV
ABLACHIM EZIMSAN	LAC.REPAR.UNIV.
ANDONE VICTOR	LAC.REPAR.UNIV.
ANEFI TANER	LAC.REPAR.UNIV.
ANGHEL MARIUS CEZAR	LAC.REPAR.UNIV.
BAJENARU NICU	LAC.REPAR.UNIV.
BATUTU CRISTIAN	LAC.REPAR.UNIV.
BECIU VALENTIN	LAC.REPAR.UNIV.
BEJENARU DANIEL	LAC.REPAR.UNIV.
BICA ION	LAC.REPAR.UNIV.
BUCUR NICULAE	LAC.REPAR.UNIV.
BUCUR DUMITREL	LAC.REPAR.UNIV.
CADIR METIN	LAC.REPAR.UNIV.
CATALUI CRACIUN	LAC.REPAR.UNIV.
CHIRVASE NECULAI	LAC.REPAR.UNIV.
CIOBOTARU DUMITRU	LAC.REPAR.UNIV.
CORBEANU DRAGOS-LIVIU	LAC.REPAR.UNIV.
CORBU MIHAI	LAC.REPAR.UNIV.

CRACIUN STEFAN	LAC.REPAR.UNIV.
DIMOFTACHE IULIAN	LAC.REPAR.UNIV.
DOGARU PETRE	LAC.REPAR.UNIV.
GHEORGHE ION	LAC.REPAR.UNIV.
GIRNET ISPAS	LAC.REPAR.UNIV.
GOSMANU GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.
GRIGORE AUREL	LAC.REPAR.UNIV.
ICHIM ENE	LAC.REPAR.UNIV.
IORGA ION	LAC.REPAR.UNIV.
IORGA NICOLAE	LAC.REPAR.UNIV.
LAMBA ANGHEL	LAC.REPAR.UNIV.
LEMNARU NECULAI	LAC.REPAR.UNIV.
LUPU MIHAI	LAC.REPAR.UNIV.
LUZINSCHI MARIAN	LAC.REPAR.UNIV.
MANDACHE OCTAVIAN REMY	LAC.REPAR.UNIV.
MANEA LIVIU	LAC.REPAR.UNIV.
MANTU GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.
MARACINARU DORU	LAC.REPAR.UNIV.
MARCHIDAN DORINEL	LAC.REPAR.UNIV.
MIHAI IONEL	LAC.REPAR.UNIV.
MISOC STERE	LAC.REPAR.UNIV.
MITU MIRCEA	LAC.REPAR.UNIV.
MULTESCU NICOLAIE	LAC.REPAR.UNIV.
NAE NEAGU	LAC.REPAR.UNIV.
NEGOITA GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.
NITESCU NICULAI	LAC.REPAR.UNIV.
OAIE ION	LAC.REPAR.UNIV.
OANCEA VASILE-CLEMENT	LAC.REPAR.UNIV.
OANCEA ION	LAC.REPAR.UNIV.
OPREA DUMITREL	LAC.REPAR.UNIV.
PANAIT VIRGIL	LAC.REPAR.UNIV.
RADU AUREL	LAC.REPAR.UNIV.
SOCODOL ION	LAC.REPAR.UNIV.
SOLDEA ION	LAC.REPAR.UNIV.
STAN COSTICA	LAC.REPAR.UNIV.
STEFAN VASILE	LAC.REPAR.UNIV.
TAIFAS MIHAI	LAC.REPAR.UNIV.
TIU FLORENTIN	LAC.REPAR.UNIV.
TOANCA ILIE	LAC.REPAR.UNIV.
TOTOIU GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.
TUDORACHE VASILE	LAC.REPAR.UNIV.
VASILE MARIAN	LAC.REPAR.UNIV.
VLADILA ION	LAC.REPAR.UNIV.
VLAESCU ILIE	LAC.REPAR.UNIV.
CICU PETRICA	MOZAICAR
CLINCIU NICOLAE	OPERAT.CHIMIST
DRAGHICI MARIN	OPERAT.CHIMIST
DRAGUT ION	OPERAT.CHIMIST
MARES PETRE	OPERAT.CHIMIST
NEAGU CONSTANTIN	OPERAT.CHIMIST
OLOGEANU MARIOARA	OPERAT.CHIMIST
PASCU GEORGETA	OPERAT.CHIMIST
PATRU FANICA	OPERAT.CHIMIST
POPA ION	OPERAT.CHIMIST
STAN CONSTANTIN	OPERAT.CHIMIST
VINA IOANA	PRIM-DISTR.M.SC
ZAHIU FLORENTINA	PRIM-DISTR.M.SC
DUMITRU ILIE	STRUNG.MAS.ORIZ
MACES TEODOR	STRUNG.MAS.ORIZ
MUNTEANU PETRE-DAN	STRUNG.MAS.ORIZ
ZAHARIA PETRE	STRUNG.MAS.ORIZ
ZEADIN NURAN	STRUNG.MAS.ORIZ
CHIRU STAVARACHE	SUDOR ELECTRIC
CUZUBAN GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
OBREJA DANIEL	SUDOR ELECTRIC
POCRISTE VALENTIN	SUDOR ELECTRIC
POCRISTE LIVIU	SUDOR ELECTRIC
POPA CARMEN	SUDOR ELECTRIC
SMADU AURELIAN	SUDOR ELECTRIC
TAIFAS STEFAN	SUDOR ELECTRIC
FIERARU ION	TIMPLAR MANUAL
NEGRICI GHEORGHE	TINICHIGIU IND
BUCIU STELIAN	TUBULATOR NAVE
VELISCU TUDOR	TUBULATOR NAVE
FULEA ION	VELAR MATISOR
FIRUTA VASILICA	VOPSITOR IND.
VASILE MARIA	ZUGRAV-VOPSIT.
ANGHEL DAN	MUN.NECALIFICAT
BUCELEA GHEORGHE	MUN.NECALIFICAT
MANDA ILEANA	MUN.NECALIFICAT
MERTICARU SORIN	MUN.NECALIFICAT

SERV.FINANCIAR

MEGA CHIRATA	SEF SERVICIU
BAIANU SIMONA	ECONOMIST
LAZAR FLOAREA	ECONOMIST
VOICU MARGARETA	ECONOMIST
DASCALU VICTORIA	CASIER
CAPATINA STEFANA	CONTABIL
CIULEA MARIANA	CONTABIL
COTIGA DORINA	CONTABIL
DAN FLORICA	CONTABIL
DINU MARIOARA	CONTABIL
NIPOMINICI MARIANA	CONTABIL
NISCU ANETA	CONTABIL
PASCALNI ANA	CONTABIL
SANDRU MARIA	CONTABIL

SERV. CONTABILIATE

CRANGUS EMILIA	SEF SERVICIU
APETROAIEI ELENA	ECONOMIST
CIUMAC ICHIM RODICA LUCRETIA	ECONOMIST
STOIAN VERONICA	ECONOMIST
TIRIBENTE MARINELA	ECONOMIST
AGATRINEI CLAUDIA	CONTABIL
APOSTOLESCU MIHAELA-IULIANA	CONTABIL
DINU NICOLETA	CONTABIL
DURAC MIRELA	CONTABIL
GUCEA MARIANA	CONTABIL
MANEA GABRIELA	CONTABIL
MUSAT ELENA	CONTABIL
SARLA DANIELA	CONTABIL
VADUVA ANA	CONTABIL

BIROU LIVRARI PRETURI

MATEI CONSTANTIN	SEF BIROU
MOISE MIOARA	INGINER
FLORDIU MIHAELA	SUBINGINER
GAVRILA AURELIA	CONTABIL
IONESCU DOINA	FUNCT.ECONOMIC
BERBEC TRAIAN	TEHNICIAN
CUSTURA ANETA	TEHNICIAN
GAITANIDIS LUCICA	TEHNICIAN

BIROU PRIVATIZARE

MOCANU DANUT VIOREL	SEF BIROU
STANCIU VIORICA	INGINER
TUDOR IULIANA	CONTABIL
TUDORACHE LILIANA	CONTABIL

SERV.ADMINISTRATIV

APOSTOLESCU STELIAN	SEF SERVICIU
RODEANU MARIAN	SUBIN
ARVINTE ROXANA	DACTIL
CHIRIAC SIMONA	DACTIL
CRIVAT LUCICA	DACTIL
HANU MARIA	DACTIL
MATEESCU ECATERINA	DACTIL
PETRE ISABELA-IRINA	DACTIL
PREDA MINODORA	DACTIL
ZGUMA TUDORA	DACTIL
BERBEC MELEKI	FUNCT
CROITORU IULIANA	FUNCT
DINESCU EUGENIA	FUNCT
FILIONESCU VIORICA	FUNCT
MIHAILA TEODORITA	FUNCT
PAVEL GEORGETA	FUNCT
SATULU EUFROSINA	FUNCT
MIHALCEA MARCEL	INSPECT
DUMITRU MARIETA	SECRETAR
ANDREI GHEORGHE	TEH
FRIGIOIU SEBASTIAN EUGEN	TEH
MARIN MARIAN	TEH
MICU MIHAIL	TEH
MIHAESCU NICU	TEH
PAVEL VASILE	TEH
RAMBOI ALINA	HELIOG
LAZAR NINA	OPERATOR
RUTA FLORENTIN	ELEC.INTR
PIRPILICA DENISA	HELIOG
CURT FLORIN	LAC.REPA
TURCU MIHAI	LAC.REPA
ABOURITEI ELENA	SPALATOR
BALEANU ZINCA	SPALATOR
BENDEAC ASPAZIA	SPALATOR
NAE SORICA	SPALATOR
NEGRARU VERONICA	SPALATOR
HAIRI EDEN	SUDOR E
ADASCALITEI MARIA	MUN.NECA
ASMAN DUMITRU	MUN.NECA
BABAN ELENA	MUN.NECA
BRASOVEANU CONSTANDINA	MUN.NECA
CALOIAN VIOREL-PAUL	MUN.NECA
CHELARU CALINA	MUN.NECA
DOCHITA VASILE	MUN.NECA
DOHOTARIU FLOAREA	MUN.NECA
FAGARASAN MARIUS-STEFAN	MUN.NECA
GASPAR MARIA	MUN.NECA
HORVAT EUGENIA	MUN.NECA
LAZAR DANIELA	MUN.NECA
LEPADATU MARIANA	MUN.NECA
MARCU LENUTA	MUN.NECA
MARDARE COSTEL-LUIGI	MUN.NECA
MICHI VASILE	MUN.NECA
MICHINETE LUCIAN	MUN.NEC
MILANOVICI MARIUS	MUN.NEC
MINA GHEORGHE	MUN.NEC
MURTAZA EMIS	MUN.NEC
OLTEANU ELENA	MUN.NEC
OSMAN RACHIM	MUN.NEC
PACURARU AUREL-LEONARD	MUN.NEC
PETRACHE VASILE	MUN.NEC
PUSCASU IONUT	MUN.NEC
RADULESCU DANIEL	MUN.NEC
ROTAR LUCIAN	MUN.NEC
ROTARIU ELENA	MUN.NEC
SEBOK MARIA	MUN.NEC

4

STOIANOF SEBASTIAN-FLORIN	MUN.NECALIFICAT
SUSANU ELENA	MUN.NECALIFICAT
TRUSCA MARIA	MUN.NECALIFICAT
TURICEANU ANETA	MUN.NECALIFICAT
URSU ION	MUN.NECALIFICAT
VASILE GEORGE	MUN.NECALIFICAT

BIROU MARKETING

NICOARA LUCIAN	SEF BIROU
BRAN VALENTINA	INGINER
CIUCAS CONSTANTIN-BOGDAN	INGINER
ORAC NICOLAIE	INGINER

SERV.APROVIZIONARE

PUTINEI MAGDALENA VIOLETA	SEF SERVICIU
BRUCKNER BOGDAN-DRAGOS	INGINER
PAUN SORIN-DANIEL	INGINER
RUJAN MARIANA	SUBINGINER
BALTA LUCIAN	MERCEOLOG
VICIU EUGEN	MERCEOLOG
DRAGUSIN STELIAN	TEHNICIAN
GURITA DUMITRU	TEHNICIAN
IAMANDI VASILE	TEHNICIAN
LUCA VICTOR	TEHNICIAN
STANILA ION	TEHNICIAN

BIR.COOPERARE

SAMOILA VIOREL	SEF BIROU
DUMITRIU DANIELA	INGINER
MENADIL ERSIN	INGINER
BADEA PETRICA	TEHNICIAN
MINCU PETRICA	TEHNICIAN
UNGUREANU PETRE	TEHNICIAN

BIR. EXPORT-IMPORT,PROTOCOL

VERISAN LUCIAN	SEF BIROU
IVANCIU ADRIAN	ECONOMIST
LEPADATU LEONARD	ECONOMIST
SUBTIRICA RADU	INGINER
CRISU LUMINITA	TRADUCATOR
MIHAILA MIHAIL	TEHNICIAN

BIR.TRANSPORTURI,DEPOZITE

PATRUTOIU GHEORGHE	SEF BIROU
BORITZ DOINA	FUNCT.ECONOMIC
MATEIAS ION	MAISTRU
DONE TUDOREL	TEHNICIAN
FLOREA GHEORGHE	TEHNICIAN
HARAS AURELIA	TEHNICIAN
CHELE MITICA	MECANIC (C.F.U)
SACEANU ION	MECANIC (C.F.U)
GIUMALI SEBAT	ELEC.INTRETINER
ILIE ION	ELEC.INTRETINER
LICA FANACHE	ELEC.INTRETINER
RAILEANU CONSTANTIN	ELEC.INTRETINER
CONDEI PETRE	LAC.CONSTR.NAV
FRATILA NICULAE	LAC.REPAR.UNIV.
GHERGHISAN RADU	LAC.REPAR.UNIV.
GRIGORE VALENTIN	LAC.REPAR.UNIV.
NURCIU STELIAN	LAC.REPAR.UNIV.
RADU ION	LAC.REPAR.UNIV.
SIRBU STAN	LAC.REPAR.UNIV.
STAN DUTU	LAC.REPAR.UNIV.
STAN ION	LAC.REPAR.UNIV.
STOIAN CRISTIAN-FLORIN	LAC.REPAR.UNIV.
TOTE ION	LAC.REPAR.UNIV.
COSTICA ION	MANEVRANT CFU
GRAMA ION	MANEVRANT CFU
AMARIE VETA	MAS.TRANSP.INT
BACIU VIORICA	MAS.TRANSP.INT
BALAN ION	MAS.TRANSP.INT
BRAHA ILEANA	MAS.TRANSP.INT
BUZOIANU NICOLAIE	MAS.TRANSP.INT
CARAZIANU FLORICA	MAS.TRANSP.INT
CIOC EMILIA	MAS.TRANSP.INT
CIOCCIU NATALIA	MAS.TRANSP.INT
CIRICA ECATERINA	MAS.TRANSP.INT
COICIU GHERGHINA	MAS.TRANSP.INT
COSTACHE MARIA	MAS.TRANSP.INT
DARMOI EUGENIA	MAS.TRANSP.INT
DRUICA MARIA	MAS.TRANSP.INT
DUMBRAVA TUDORA	MAS.TRANSP.INT
FAUR PARASCHIVA	MAS.TRANSP.INT
FECIORU CORNELIA	MAS.TRANSP.INT
FERARU MARIA	MAS.TRANSP.INT
FIERARU TUDORA	MAS.TRANSP.INT
FLOREA ELENA	MAS.TRANSP.INT
HOREA AURICA	MAS.TRANSP.INT
IONITA OLIMPIA	MAS.TRANSP.INT
ITU GHEORGHE	MAS.TRANSP.INT
LAPA GHEORGHE	MAS.TRANSP.INT
LUNGU AUREL	MAS.TRANSP.INT
MACOVEI ANGELICA	MAS.TRANSP.INT
MARCOCI GETA	MAS.TRANSP.INT
MEFTAR CORAN	MAS.TRANSP.INT
MEMET SEVINCI	MAS.TRANSP.INT
MINZAT GICA	MAS.TRANSP.INT
PETEU MARIN	MAS.TRANSP.INT
SILISTRALI SEIDE	MAS.TRANSP.INT
SLABU GHEORGHITA	MAS.TRANSP.INT
SOTIR CONSTANTIN	MAS.TRANSP.INT
STANCU STANCA	MAS.TRANSP.INT
STANIMIR ANA	MAS.TRANSP.INT
TARALUNGA ANICA	MAS.TRANSP.INT
TICAU LUCRETIA	MECANIC (C.F.U)
ZBARCEA ALEXANORU	PRIM-DISTR.M.SC
BEZEDEA NECULAI	PRIM-DISTR.M.SC
CALIN PETRE	PRIM-DISTR.M.SC
DAMIAN LAURENTIU	PRIM-DISTR.M.SC
GHERLAN MARIETA	PRIM-DISTR.M.SC
GITMAN GHEORGHE	PRIM-DISTR.M.SC
IBADULA SABIE	PRIM-DISTR.M.SC
JEREB NICU	PRIM-DISTR.M.SC
PETROF VALENTINA	PRIM-DISTR.M.SC
PETROF VASILE	PRIM-DISTR.M.SC
ROSZNER NICUSOR	PRIM-DISTR.M.SC
TARALUNGA ANGELICA	PRIM-DISTR.M.SC
TUDORICA PARASCHIVA	PRIM-DISTR.M.SC
TUDOSE GEORGETA	PRIM-DISTR.M.SC
UZUM CONSTANTIN	PRIM-DISTR.M.SC
VASILE IOANA	PRIM-DISTR.M.SC
ZICA COSTICA	PRIM-DISTR.M.SC
PROSTIRE ION	SEF MANEVRA CFU
AMET IUGEL	SOFER
BEJENARU RADU	SOFER
CALUT CONSTANTIN	SOFER
CRACIUN EMANUEL	SOFER
CURTGEAFAR IUXEL	SOFER
DOBRE IONEL	SOFER
DUMITRESCU TEODOR	SOFER
FLOREA IONEL	SOFER
GUREI SAFON	SOFER
ION STEFAN	SOFER
MARIN PAUL	SOFER
NASTASESCU DANUT	SOFER
NEAGU IONEL	SOFER
NEPOTU PLATON	SOFER
NICA CONSTANTIN	SOFER
NICULAE CORNELIU	SOFER
NICULAE CONSTANTIN	SOFER
PACURARU SORIN	SOFER
PACURARU ION	SOFER
SANDU MARIN	SOFER
STOENCIU PETRE	SOFER
STOIAN NICOLAE	SOFER
VILAN NICOLAE	SOFER
DINA DRAGNEA	TACHELAGIU
LUXITA NICULAE	TACHELAGIU
MANEA OAVID	TACHELAGIU
RADULESCU NICOLAI	TACHELAGIU
BATLAN GHITA	TRACTORIST
CLOSCA MIRCEA	TRACTORIST
CRISTEA CONSTANTIN	TRACTORIST
GEORGESCU CONSTANTIN	TRACTORIST
SLABU ALEXANORU	TRACTORIST
STANCU CONSTANTIN	TRACTORIST
UNGUREANU IONEL	TRACTORIST
URSULEASA PETRU	TUBULATOR NAVE
CIRSTEA DRAGOS-FLORIAN	MUN.NECALIFICAT
ENUS GHEORGHE	MUN.NECALIFICAT

FABRICA CONSTRUCTII NAVE

BIR.URMARIREA PRODUCTIEI CN

BEDIGHIAN EMANOEL	SEF SERVICIU
BARBU LUMINITA-FLORENTINA	INGINER
DRISTARU HORIA	INGINER
GRIGORESCU LAURENTIU	INGINER
POPA DANIEL	INGINER
STAN TIBERIU	INGINER
STOIAN COSTEL	INGINER
TARCUTA CIPRIAN-LIVIU	INGINER
TEODORESCU MARIAN	INGINER
DATCU MARIN	SUBINGINER
GAVRILA AURELIAN	SUBINGINER
PREDA EMIL	SUBINGINER
ALEXANDRU DANIELA CRISTINA	TEHNICIAN
IBADULA AIDIM NORI	TEHNICIAN
CIOCODAN PETRICA	PRIM-DISTR.M.SC
CRACIUN FLOREA	PRIM-DISTR.M.SC
RUSU AURICA	PRIM-DISTR.M.SC

BIR.EVIDENTA CONTABILA CN

STROE VICTOR	SEF BIROU
BECHERU VASILICA	CONTABIL
CIORUTA ANA-MARIA	CONTABIL
COSTACHE NICULINA	CONTABIL
DRAGOMIR OLGA MARIA	CONTABIL
MIHAILA DOBRITA	CONTABIL
PETCU VASILICA	CONTABIL

SEC. I CONFECTII ASAMBLARI

OPREA FLORIDOR-EMIL	SEF SECTIE
GAVAN ELENA	SUBINGINER
STOTE-SERBAN GELU	MAISTRU
COSTIN NECULAI	LAC.REPAR.UNIV.
GHEORGHE VERGIL	LAC.REPAR.UNIV.
IFTIMIE CRISTI-DANIEL	LAC.REPAR.UNIV.

URUIOC NECULAI	LAC.REPAR.UNIV.	DINULESCU IONEL	MAISTRU	DEACU MARIAN	LAC.CONSTR.NA
AMET TURAN	MACARAGIU GR.I	FRANGU GHEORGHE	MAISTRU	DETCOV ION	LAC.CONSTR.NA
BANU AZIS	MACARAGIU GR.I	MARINEL CONSTANTIN	MAISTRU	DOAGA EMIL	LAC.CONSTR.NA
BRATU ELENA	MACARAGIU GR.I	PAUN DUMITRU	MAISTRU	DOBRE GHEORGHE	LAC.CONSTR.NA
CHETRAN LIVIA	MACARAGIU GR.I	PETREA MIHAI	MAISTRU	DOBRE MARIAN	LAC.CONSTR.NA
CHIRU MAGDOLNA	MACARAGIU GR.I	SCAFES ION	MAISTRU	DRAGOESCU NICOLAE	LAC.CONSTR.NA
CULAMET DEUVLET	MACARAGIU GR.I	TUDORACHE GHEORGHE	MAISTRU	DRAGOMIR AUREL	LAC.CONSTR.NA
DINU RADU	MACARAGIU GR.I	VARTAN EMIL DAN	MAISTRU	DRUMEA ION	LAC.CONSTR.NA
DINU GHEORGHE	MACARAGIU GR.I	ZANFIR ION	MAISTRU	DUMITRU TUDOR	LAC.CONSTR.NA
DRAXEL AMALIA	MACARAGIU GR.I	CAPITANEANU NICOLAE	ELEC.INTRETINER	DUMITRU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NA
DUTA LACRAMIOARA	MACARAGIU GR.I	MEREUTA ION	ELEC.INTRETINER	EFTINCIU VIOREL	LAC.CONSTR.NA
ENUSCA IOANA	MACARAGIU GR.I	ADRES CONSTANTI-VALENTIN	LAC.CONSTR.NAV	EMIN SAIDAN	LAC.CONSTR.NA
IBRAIM EFRAIM	MACARAGIU GR.I	ALBU COSTEL IONEL	LAC.CONSTR.NAV	EPURE ILIE	LAC.CONSTR.NA
NICULAI OLGA	MACARAGIU GR.I	ALEXA COSTICA	LAC.CONSTR.NAV	FARCAS VALERIAN	LAC.CONSTR.NA
PETROV GHERGHINA	MACARAGIU GR.I	ALEXANDRU POMPILIU	LAC.CONSTR.NAV	FILIP ENE	LAC.CONSTR.NA
POP ALEXANDRU	MACARAGIU GR.I	AMET ENGHIN	LAC.CONSTR.NAV	FLORARU SORIN	LAC.CONSTR.NA
RASCHITOR COSTACHE	MACARAGIU GR.I	ANTONICA GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV	FOLTEA DUMITRU	LAC.CONSTR.NA
RINCU ELENA-SULTANA	MACARAGIU GR.I	ARAPASU BENONE-VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	FOLTUTIU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NA
SACALOVSCHI ION	MACARAGIU GR.I	ASAFTEI VASILE	LAC.CONSTR.NAV	GHERGHISAN VIRGIL	LAC.CONSTR.NA
SCURTU REVECA	MACARAGIU GR.I	ASAN CHENAN	LAC.CONSTR.NAV	GHERGHISAN CORNEL	LAC.CONSTR.NA
STATE TEODORINA	MACARAGIU GR.I	BABITA STELIAN	LAC.CONSTR.NAV	GHERGHISAN ION	LAC.CONSTR.NA
TRANDAFIR RODICA	MACARAGIU GR.I	BADALUTA NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	GRADINARU IOAN	LAC.CONSTR.NA
BALAN STANCA	MACARAGIU GR.II	BADEA VICTOR	LAC.CONSTR.NAV	GRADINARU CLAUDIU	LAC.CONSTR.NA
CIORACAI MIHEDIN	MACARAGIU GR.II	BANCILA FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	GRECU ION	LAC.CONSTR.NA
CIUMETTI MARIANA	MACARAGIU GR.II	BASARABEANU IULIAN	LAC.CONSTR.NAV	GRIGORAS DANIEL DORU	LAC.CONSTR.NA
CRAIESCU BICA	MACARAGIU GR.II	BECHISI GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	GRIGORE IONEL	LAC.CONSTR.NA
DELEGEANU NICULAE-MIHAIL	MACARAGIU GR.II	BEIU DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	GRIGORIU ADRIAN	LAC.CONSTR.NA
DOBRESENCIUC NUTA	MACARAGIU GR.II	BEJAN CRISTIAN	LAC.CONSTR.NAV	GURGUTA COSTICA	LAC.CONSTR.NA
MARACINE MARIA	MACARAGIU GR.II	BELCIUG MIHAITA	LAC.CONSTR.NAV	GUZGA MARIAN	LAC.CONSTR.NA
MARGEAN VASILE	MACARAGIU GR.II	BICIUSCA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	HARIGA PETRICA	LAC.CONSTR.NA
NITA VIOREL	MACARAGIU GR.II	BLIDARU IONEL	LAC.CONSTR.NAV	HERA COSTEL	LAC.CONSTR.NA
PETRE DUMITRU	MACARAGIU GR.II	BORZIA NICU-DANUT	LAC.CONSTR.NAV	HOREICA LUCIAN-FELIX	LAC.CONSTR.NA
POPA MARIN	MACARAGIU GR.II	BROASCA IONEL	LAC.CONSTR.NAV	HORIA RADU	LAC.CONSTR.NA
POPA STANA	MACARAGIU GR.II	BUCEA EMIL	LAC.CONSTR.NAV	HORODINCA COSTEL	LAC.CONSTR.NA
POPESCU MARIOARA	MACARAGIU GR.II	BURAGA MIHAI	LAC.CONSTR.NAV	HUTANU ROMICA	LAC.CONSTR.NA
PRODAN VIOREL	MACARAGIU GR.II	BURLAN EUGEN	LAC.CONSTR.NAV	IGNAT ION	LAC.CONSTR.NA
RADULESCU FLORIN-CLAUDIU	MACARAGIU GR.II	BUSUIOC AGOSTINO VALENTIN	LAC.CONSTR.NAV	IONEL FLORICA	LAC.CONSTR.NA
TANASELE CLAUDIU-IONEL	MACARAGIU GR.II	BUTNARIU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	IONESCU NARCIS-CIPRIAN	LAC.CONSTR.NA
VADUVA CORNELIA NICOLI	MACARAGIU GR.II	BUZESCU VASILE	LAC.CONSTR.NAV	ISTRATE CATALIN	LAC.CONSTR.NA
DUDU GHEORGHE	PRIM-DISTR.M.SC	CADAR ANTON	LAC.CONSTR.NAV	IVAN DUMITRU	LAC.CONSTR.NA
PAVEL MARINACHE	PRIM-DISTR.M.SC	CALIN COCUTA	LAC.CONSTR.NAV	IVANUS ION	LAC.CONSTR.NA
BILAL SABAN	SOFER	CHELARIU DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	JIANU TUDOR	LAC.CONSTR.NA
CURCA ION	SUDOR ELECTRIC	CHIRIAC GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	JIPA NICOLAE	LAC.CONSTR.NA
LUCHIAN GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC	CHITU ION CLAUDIU	LAC.CONSTR.NAV	JURAVLE IOAN TOADER	LAC.CONSTR.NA
TUDOR GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC	CIOCAN SANDEL	LAC.CONSTR.NAV	LAUDATU FLORIN	LAC.CONSTR.NA
DINCU IOANA	MUN.NECALIFICAT	CIRJAN DANIEL	LAC.CONSTR.NAV	LAZAR NECULAE MARIAN	LAC.CONSTR.NA
DUMITRU MARCELA	MUN.NECALIFICAT	CIRJANU CEZAR	LAC.CONSTR.NAV	LEONTE PAUL-IONEL	LAC.CONSTR.NA
IOVANAS AURICA	MUN.NECALIFICAT	CIUBOTARU ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	LINCU VIOREL	LAC.CONSTR.NA
MIHAI MARIANA	MUN.NECALIFICAT	COBALA MARCEL-SORIN	LAC.CONSTR.NAV	LUCACI NICUSOR	LAC.CONSTR.NA
OLARI RODOVICA	MUN.NECALIFICAT	COCOTA CLAUDIU	LAC.CONSTR.NAV	MACOVEI IONEL	LAC.CONSTR.NA
AT.DEBITARE SI CONFECTII PRIMA		COJOCARU PETREA	LAC.CONSTR.NAV	MAFTEI FLORENTIN	LAC.CONSTR.NA
IONESCU DAN	SEF ATELIER	COMAN FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	MANEA ION	LAC.CONSTR.NA
MUSAT DAN IDAN	SEF ATELIER	CONSTANTIN IORDAN	LAC.CONSTR.NAV	MANUCA VASILE	LAC.CONSTR.NA
PINTILIE ALEXANDRU	INGINER	CORBU IONUT	LAC.CONSTR.NAV	MANUCA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NA
ROVINO LAURENTIU	INGINER	COSERU RADU	LAC.CONSTR.NAV	MARGEAN STEFAN	LAC.CONSTR.NA
IONESCU MARIA-ILEANA	SUBINGINER	COSTIN NELU	LAC.CONSTR.NAV	MATEI VASILE	LAC.CONSTR.NA
BELU NICULAE	MAISTRU	COSUG MARICEL	LAC.CONSTR.NAV	MATEI GEORGE	LAC.CONSTR.NA
BORCEA SPIRU	MAISTRU	COZMA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	MELUSANU LAURENTIU	LAC.CONSTR.NA
CARBUNARU GHEORGHE	MAISTRU	CRISTEA TICU	LAC.CONSTR.NAV	MIHAI CONSTANTIN-CATALIN	LAC.CONSTR.NA
CHIOSEA NICOLAE	MAISTRU	CURTAMET SAIM	LAC.CONSTR.NAV	MIHAI GABRIEL-VALENTIN	LAC.CONSTR.NA
CIOCOIU TEODOR	MAISTRU	DAMCALIU IANCU	LAC.CONSTR.NAV	MIHAI NELU	LAC.CONSTR.NA
COSTEA GHEORGHE	MAISTRU	DANDEA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	MIHAI AUREL	LAC.CONSTR.NA
CURTVELI ZEIDIN	MAISTRU	DANILOV FLOREA	LAC.CONSTR.NAV	MIHAILEANU CORNEL	LAC.CONSTR.NA
DAVID DUMITRU	MAISTRU	DASCALU LUCIAN	LAC.CONSTR.NAV	MIHU VIRGIL	LAC.CONSTR.NA
		DAVID VASILE	LAC.CONSTR.NAV	MIRON MIHAI-VALERIU	LAC.CONSTR.NA

MIRON IONEL	LAC.CONSTR.NAV	STERIU MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	CONSTANTIN GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
MOCANU COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	STINGA NECULAI	LAC.CONSTR.NAV	COPOT MARIA	SUDOR ELECTRIC
MODREANU DAN	LAC.CONSTR.NAV	STINGA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	CORLAT ANGELIA	SUDOR ELECTRIC
MORARU CORNELIU	LAC.CONSTR.NAV	STOICA MITU	LAC.CONSTR.NAV	CRETU CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC
MORTECI GRIGORE	LAC.CONSTR.NAV	STOICA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	CROITORU SANDU	SUDOR ELECTRIC
MURAT SADREDIN	LAC.CONSTR.NAV	TANASE NICU	LAC.CONSTR.NAV	CUCUVEANU DUMITRA	SUDOR ELECTRIC
MURESAN GRIGORE	LAC.CONSTR.NAV	TAPIRDAU IULIAN	LAC.CONSTR.NAV	DARABAN IOANA	SUDOR ELECTRIC
MUSTATEA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	TASCAN STEFAN-SORINEL	LAC.CONSTR.NAV	DASCALITA GHIORGHI	SUDOR ELECTRIC
NEAGU FLORENTIN-GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV	TATARCIUC DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	DEGERATU MARCEL	SUDOR ELECTRIC
NECULA PAUN	LAC.CONSTR.NAV	TELIBAN ION	LAC.CONSTR.NAV	DIMA GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
NEDELEA ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	TEODORESCU DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	DINU IULIAN	SUDOR ELECTRIC
NEGHINA ION	LAC.CONSTR.NAV	TINGAN ION	LAC.CONSTR.NAV	DINU VIORICA	SUDOR ELECTRIC
NICOARA MIHAI	LAC.CONSTR.NAV	TONCIU ION	LAC.CONSTR.NAV	DOBRE COSTEL	SUDOR ELECTRIC
OLARU COSTEL ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	TUDORACHE CATALIN	LAC.CONSTR.NAV	DOGARU ADRIAN	SUDOR ELECTRIC
ONEA DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	TUDORICA CATALIN	LAC.CONSTR.NAV	DUAGI GEMAL	SUDOR ELECTRIC
ONOFREI NICU	LAC.CONSTR.NAV	TULICA ION	LAC.CONSTR.NAV	FALUTA PETRE	SUDOR ELECTRIC
OPREA LUCIAN	LAC.CONSTR.NAV	TUTUN FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	FEDERICA NASTASIA	SUDOR ELECTRIC
PANAIOTI COSTEA	LAC.CONSTR.NAV	UNGUREANU ANDRONACHE	LAC.CONSTR.NAV	FILIP AUREL	SUDOR ELECTRIC
PANAIT GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	UNGUREANU TOMI LUCIAN	LAC.CONSTR.NAV	GAZI SALI	SUDOR ELECTRIC
PANTICA SORIN	LAC.CONSTR.NAV	UTA VASILE	LAC.CONSTR.NAV	GEMBASANU MARIA	SUDOR ELECTRIC
PARASCHIV VALERIU	LAC.CONSTR.NAV	VANAU COSTEL-LAURENTIU	LAC.CONSTR.NAV	GEREA TUDOR	SUDOR ELECTRIC
PATRASCU FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	VARTOLOMEI ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	GHERCA DOMINIC	SUDOR ELECTRIC
PAVAL IOAN-GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV	VARZARU SORIN	LAC.CONSTR.NAV	GHINEA MARIUS	SUDOR ELECTRIC
PAVEL MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	VELICU NICUSOR	LAC.CONSTR.NAV	GHINEA VALENTINA	SUDOR ELECTRIC
PAVEL COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	VELISCU DANIEL	LAC.CONSTR.NAV	GIUGLEA ALEXANDRU	SUDOR ELECTRIC
PETRISOR VASILE	LAC.CONSTR.NAV	VINDALAC BENONI	LAC.CONSTR.NAV	GORGOS VASILE	SUDOR ELECTRIC
PETROI GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV	VREJOIU STEFAN	LAC.CONSTR.NAV	GRASU IONEL	SUDOR ELECTRIC
PINTILIE IONEL	LAC.CONSTR.NAV	ZABAVA GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV	GRIGORE MIHAI	SUDOR ELECTRIC
PIRLEA ION	LAC.CONSTR.NAV	ZAMFIR ROMICA	LAC.CONSTR.NAV	HERDA STEFAN	SUDOR ELECTRIC
PISLARU LAUR.-MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	ZAMFIR GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	HERDA GEORGETA	SUDOR ELECTRIC
PISLARU DANIEL	LAC.CONSTR.NAV	ZANCHE ION	LAC.CONSTR.NAV	IANCU TUDOREL	SUDOR ELECTRIC
PLATON IONEL	LAC.CONSTR.NAV	MARCU MIHAI	LAC.REPAR.UNIV.	ILIE FLORICA	SUDOR ELECTRIC
POPA GICA	LAC.CONSTR.NAV	PETCU ION	LAC.REPAR.UNIV.	IONAS MARIN	SUDOR ELECTRIC
POPA ION	LAC.CONSTR.NAV	POGAN OLIMPIU	LAC.REPAR.UNIV.	JITARU STEFAN	SUDOR ELECTRIC
POPA VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	ACORNICESEI MIRCEA	SUDOR ELECTRIC	JUGARU ENACHE	SUDOR ELECTRIC
POPESCU NELU	LAC.CONSTR.NAV	ADAMACHE MARIANA-ANA	SUDOR ELECTRIC	LARION MIHAI	SUDOR ELECTRIC
POPESCU TITI	LAC.CONSTR.NAV	ALBU MARIA	SUDOR ELECTRIC	LEFTER MITICA*	SUDOR ELECTRIC
POTOSCA NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	ALISTAR MIHAI	SUDOR ELECTRIC	LEVITCHI CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC
PRIMAC GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	AMARANDI IONUT	SUDOR ELECTRIC	LIESCU VASILE	SUDOR ELECTRIC
PRISECARU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	ARDELEANU VIOREL	SUDOR ELECTRIC	LUPASCU RELU-FANICA	SUDOR ELECTRIC
PUSCASU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	BADAN FLORIN-MARIUS	SUDOR ELECTRIC	MACAR MARIAN	SUDOR ELECTRIC
PUZDRE FLORIN-MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	BALANIUC PETREA	SUDOR ELECTRIC	MARTAC LUCIAN	SUDOR ELECTRIC
RACOVITEANU ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	BANCILA COSTICA	SUDOR ELECTRIC	MEICU GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
RADA IONEL	LAC.CONSTR.NAV	BATLAN PETRE	SUDOR ELECTRIC	MICU STELIAN	SUDOR ELECTRIC
RADU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	BERBEC DANIEL-MIHAIL	SUDOR ELECTRIC	MILEA ADRIAN	SUDOR ELECTRIC
ROGOZA PAUL-MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	BERCEA OVIDIU	SUDOR ELECTRIC	MOLAGEAN SENAL	SUDOR ELECTRIC
RORMAN MIHAI-TITI	LAC.CONSTR.NAV	BERESCHI IONEL-DUMITRU	SUDOR ELECTRIC	MUSTATEA MITICA	SUDOR ELECTRIC
ROTARU PETRICA	LAC.CONSTR.NAV	BOANGHES GHEORGHITA	SUDOR ELECTRIC	NACU VASILE	SUDOR ELECTRIC
RUSU ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	BRASOVEANU COSTEL	SUDOR ELECTRIC	NEAGU GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
RUSU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	BULGARU IOAN	SUDOR ELECTRIC	NICOLA NITA	SUDOR ELECTRIC
SALCESCU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	CALIN FLORIN	SUDOR ELECTRIC	OLTEANU VASILE	SUDOR ELECTRIC
SAMARA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	CALIN GABRIEL	SUDOR ELECTRIC	OLTEANU CORNELIUS-DORU	SUDOR ELECTRIC
SAMARA STELIAN	LAC.CONSTR.NAV	CALOTA MARIUS	SUDOR ELECTRIC	ONICHI PETRU	SUDOR ELECTRIC
SAMOILA VASILE	LAC.CONSTR.NAV	CARBUNARU LUCIAN	SUDOR ELECTRIC	OSMAN ISMET	SUDOR ELECTRIC
SARATEANU ION	LAC.CONSTR.NAV	CARPUSOR CRISTINEL	SUDOR ELECTRIC	PADURARU IULIAN	SUDOR ELECTRIC
SAVIN VASILE	LAC.CONSTR.NAV	CAZACU LILIANA	SUDOR ELECTRIC	PATRICHE STELICA	SUDOR ELECTRIC
SCARLAT VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	CHELARIU CRISTIAN	SUDOR ELECTRIC	PETREA COSTEL	SUDOR ELECTRIC
SCUMPIERIU ILIE	LAC.CONSTR.NAV	CHIRAZI ZAMFIR	SUDOR ELECTRIC	PIRVULETE DORIN	SUDOR ELECTRIC
SEITAN VIRGIL	LAC.CONSTR.NAV	CIOANCA GHIORGHE	SUDOR ELECTRIC	PLUGARU VALERICA	SUDOR ELECTRIC
SINCAN VICTOR	LAC.CONSTR.NAV	CIOCOIU RADU	SUDOR ELECTRIC	POPA IULIAN	SUDOR ELECTRIC
SOARE NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	CIORACAI IZEDIN	SUDOR ELECTRIC	POPESCU MARIA	SUDOR ELECTRIC
SOFRONE VASILE	LAC.CONSTR.NAV	CIUNTUC MARIN	SUDOR ELECTRIC	POPESCU DORU	SUDOR ELECTRIC
SPRINCENATU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	COCHES PETRE	SUDOR ELECTRIC	POPIA GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
STAMATE ION	LAC.CONSTR.NAV	CODREANU IONEL-CORNEL	SUDOR ELECTRIC	PREDA MARICICA	SUDOR ELECTRIC
STANCU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	COMAN ILIE	SUDOR ELECTRIC	PRIAN SEBASTIAN	SUDOR ELECTRIC

PRUIU ION	SUDOR ELECTRIC
PRUTIANU CRISTIAN	SUDOR ELECTRIC
PUFLEA FANICA	SUDOR ELECTRIC
RADOI VALERIU	SUDOR ELECTRIC
RADUCAN DONCIU-DANIEL	SUDOR ELECTRIC
RAUCESCU MARIA	SUDOR ELECTRIC
ROTARU TEOFIL	SUDOR ELECTRIC
ROTARU OCTAVIAN	SUDOR ELECTRIC
SANDRU TONI STEFAN	SUDOR ELECTRIC
SAVA VALERIU	SUDOR ELECTRIC
SAVU MIHAIL	SUDOR ELECTRIC
SAVU NEAGU	SUDOR ELECTRIC
SERBAN DAN-MARIAN	SUDOR ELECTRIC
SERBAN GEORGE	SUDOR ELECTRIC
SEVERIN LUCRETIA	SUDOR ELECTRIC
SIMA VASILE	SUDOR ELECTRIC
SIRGHIE FLORIN	SUDOR ELECTRIC
STAMATE DOINA	SUDOR ELECTRIC
STAN NICOLAE	SUDOR ELECTRIC
STAN VASILE	SUDOR ELECTRIC
STEFANIC MARIA	SUDOR ELECTRIC
STOIAN MARIA	SUDOR ELECTRIC
SURUGIU MARIA	SUDOR ELECTRIC
TANASE PETRICA	SUDOR ELECTRIC
TANASE CONSTANTA	SUDOR ELECTRIC
TANASE VIOREL	SUDOR ELECTRIC
TARANU IULIAN	SUDOR ELECTRIC
TARNAUCEANU IOANA	SUDOR ELECTRIC
TELEU COSTEL COZMIN	SUDOR ELECTRIC
TRISCA PETRU	SUDOR ELECTRIC
TUFA VASILE	SUDOR ELECTRIC
TURCU IULIAN	SUDOR ELECTRIC
URSU EMIL	SUDOR ELECTRIC
URSU MIREL	SUDOR ELECTRIC
VASILACHE NELU	SUDOR ELECTRIC
ZAHARIA BENONE-GEANY	SUDOR ELECTRIC
ZAMFIR MARIAN	SUDOR ELECTRIC
ZIADIN TANER	SUDOR ELECTRIC
CAZACU PETREA	SUDOR CU GAZE
COVACI PETRICA	SUDOR CU GAZE
DINCU VASILE	SUDOR CU GAZE
DRUGA PETRE	SUDOR CU GAZE
GIURGICA ANTON	SUDOR CU GAZE
IONASCU IULIA	SUDOR CU GAZE
IONESCU ANTONICA	SUDOR CU GAZE
MAFTEI IOAN	SUDOR CU GAZE
MEMBULAT ESAT	SUDOR CU GAZE
MOGA GHEORGHE	SUDOR CU GAZE
BALAN CRISTIAN	SUDOR ELECTRIC
DINU VASILE-MARIN	SUDOR ELECTRIC

ATELASAMBLARE

POPA GELU	SEF ATELIER
GALATANU STELIAN-DANIEL	INGINER
RAICU ADELA	INGINER
BRATULESCU MIRCEA	MAISTRU
CHIRITA PAUL	MAISTRU
COROIU PETRU	MAISTRU
DUMITRU GHEORGHE	MAISTRU
IONESCU MIHAI	MAISTRU
MIREA IOAN	MAISTRU
SPIRIDON MIHAI	MAISTRU
STEFAN MIRCEA	MAISTRU
AGACHE CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
ALBU CATALIN	LAC.CONSTR.NAV
ALEXANORU MIHAI-ANGHEL	LAC.CONSTR.NAV
ANCONE IOAN	LAC.CONSTR.NAV
ANTAL CIOLAC-STEFAN	LAC.CONSTR.NAV
ARSENE CORNEL	LAC.CONSTR.NAV
ASTRATINEI ROMICA	LAC.CONSTR.NAV
BAISAN DANIEL	LAC.CONSTR.NAV
BANCIU IONEL	LAC.CONSTR.NAV
BARBU STELICA*	LAC.CONSTR.NAV
BECHIRALI FAREDIN	LAC.CONSTR.NAV
BEJINARU ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV
BERNEVIC MIHAI-OVIDIU	LAC.CONSTR.NAV
BUDIS IONEL	LAC.CONSTR.NAV
BURDEA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
BURDEL ION	LAC.CONSTR.NAV
BUTNARU MARIN	LAC.CONSTR.NAV
CALDARE MARIAN	LAC.CONSTR.NAV
CHIFOR VASILE	LAC.CONSTR.NAV
CILIBIU BOGDAN	LAC.CONSTR.NAV
CIOCAN FLORINEL	LAC.CONSTR.NAV
COCEA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
COMANESCU ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV
COTET NICOLAE GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV
CREANGA IOAN	LAC.CONSTR.NAV
CROITORU IULIAN	LAC.CONSTR.NAV
DAVID FLORIN-MARIUS	LAC.CONSTR.NAV
DINU IONEL	LAC.CONSTR.NAV
DOBRE MITICA	LAC.CONSTR.NAV
DRAGHIN VIOREL	LAC.CONSTR.NAV
DUMITRU IONEL	LAC.CONSTR.NAV
FOTACHE VALENTIN	LAC.CONSTR.NAV
FRUNZA VASILE	LAC.CONSTR.NAV
GHEORGHITA ION	LAC.CONSTR.NAV
GHINEA VASILE	LAC.CONSTR.NAV
GHIOC NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV
GOAIE MARIUS	LAC.CONSTR.NAV
GORAN ION	LAC.CONSTR.NAV
GUSA COSTEL	LAC.CONSTR.NAV
IACOMI VASILE	LAC.CONSTR.NAV
ILIE EUGEN	LAC.CONSTR.NAV
ILIESCU FLORIN	LAC.CONSTR.NAV
IONCIOAIA COSTICA	LAC.CONSTR.NAV
IONITA ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV
IORDACHE MIHAI	LAC.CONSTR.NAV
LEAUA COSTEL	LAC.CONSTR.NAV
LUNGU AUREL	LAC.CONSTR.NAV
MAFTEI CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
MAICAN VASILE-CIPRIAN	LAC.CONSTR.NAV
MAZUR AGAFON	LAC.CONSTR.NAV
MELNIC STEFAN	LAC.CONSTR.NAV
MEMET CETIN	LAC.CONSTR.NAV
MIHAIL LUCIAN-MARIUS	LAC.CONSTR.NAV
MITACHE VASILE	LAC.CONSTR.NAV
MITROFAN IOAN	LAC.CONSTR.NAV
MITU ION	LAC.CONSTR.NAV
MOGA MARIUS	LAC.CONSTR.NAV
MUSTEATA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
MUTU ANTON	LAC.CONSTR.NAV
NECULAE ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV
NEGOITA EMIL-LUCIAN	LAC.CONSTR.NAV
NEGRU VALERIU	LAC.CONSTR.NAV
NICA DANIEL	LAC.CONSTR.NAV
NITICA ION	LAC.CONSTR.NAV
OLTEANU LIVIU DANIEL	LAC.CONSTR.NAV
PANTU ION	LAC.CONSTR.NAV
PAVAL CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
PETRISOR GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
PIRCALABESCU RELU	LAC.CONSTR.NAV
PISMIS ION	LAC.CONSTR.NAV
PLETEA STEFAN	LAC.CONSTR.NAV
POPESCU DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV
PRICOP LUCIAN MARIAN	LAC.CONSTR.NAV
RADOI TUDOREL	LAC.CONSTR.NAV
RAPIGA MIHAI	LAC.CONSTR.NAV
ROTARIU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
RUSU MILUTA	LAC.CONSTR.NAV
SADI MARIAN	LAC.CONSTR.NAV
SAMARA NELU	LAC.CONSTR.NAV
SARBU ILIE	LAC.CONSTR.NAV
SCRIPNICU MARCEL	LAC.CONSTR.NAV
SENDREA IOAN-LAURENTIU	LAC.CONSTR.NAV
SENGHIU DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV
SOFRONIE VICTOR	LAC.CONSTR.NAV
STAN MARIN	LAC.CONSTR.NAV
STANCIU FLORIN	LAC.CONSTR.NAV
STIRBU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
STOIAN GEORGE	LAC.CONSTR.NAV
STOIAN MIHAI	LAC.CONSTR.NAV
STOICANEA MIHAIL	LAC.CONSTR.NAV
TANASE IORDAN	LAC.CONSTR.NAV
TOMA DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV
TONCU COSTEL	LAC.CONSTR.NAV
TRIFU ION	LAC.CONSTR.NAV
TURCANU IONEL	LAC.CONSTR.NAV
TUTUN ION	LAC.CONSTR.NAV
UNGUREANU BENONE	LAC.CONSTR.NAV
UNGUREANU VASILE	LAC.CONSTR.NAV
URIASU CRISTIAN	LAC.CONSTR.NAV
UTA RADU	LAC.CONSTR.NAV
VARGUTA ION	LAC.CONSTR.NAV
VASILE ION	LAC.CONSTR.NAV
VECHIU FLORIN	LAC.CONSTR.NAV
VILCU CULAI	LAC.CONSTR.NAV
VIZITEU CRISTIAN	LAC.CONSTR.NAV
ALEONTIOAE COSTEL	SUDOR ELECTRIC
AMIHALACHIOAEI LAURENTIU	SUDOR ELECTRIC
ANDRIES IULIAN	SUDOR ELECTRIC
ANDRONACHE VALENTIN	SUDOR ELECTRIC
ANGHEL VALERIU	SUDOR ELECTRIC
AVASILOAEI CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC
BABUSANU CRISTINEL	SUDOR ELECTRIC
BADULESCU CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC
BAETU PETRICA-CLAUDIU	SUDOR ELECTRIC
BALASZ LADISLAU	SUDOR ELECTRIC
BANCAU VASILICA-DANUT	SUDOR ELECTRIC
BANU MARIAN	SUDOR ELECTRIC
BARGAOANU DANUT	SUDOR ELECTRIC
BAROTE CORNELIA	SUDOR ELECTRIC
BEBU GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
BOTEZATU VASILE	SUDOR ELECTRIC
BRATULESCU NICOLAE	SUDOR ELECTRIC
BUBUIOC IULIAN	SUDOR ELECTRIC
BUJOR ION	SUDOR ELECTRIC
CALIN VASILE	SUDOR ELECTRIC
CASERU ION	SUDOR ELECTRIC
CERCHEZ COSTICA	SUDOR ELECTRIC
CHELMU GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
CIOLACU IONUT	SUDOR ELECTRIC
CIORBARU NICOLAE	SUDOR ELECTRIC
CIORTESCU MIHAI	SUDOR ELECTRIC
COCALEA IONEL	SUDOR ELECTRIC

CONDULET ION	SUDOR ELECTRIC	ROSU FILARET-IONEL	SUDOR ELECTRIC	ANGHELUTA DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV
CONDULET FLORICA	SUDOR ELECTRIC	RUSU MIRCEA-VIOREL	SUDOR ELECTRIC	ANTON VIOREL	LAC.CONSTR.NAV
CONSTANTIN DANIEL	SUDOR ELECTRIC	RUSU EMIL	SUDOR ELECTRIC	APARASCHIVE GRIGORE	LAC.CONSTR.NAV
CONSTANTINEASA VIOREL	SUDOR ELECTRIC	SAVA NECULAI	SUDOR ELECTRIC	APETREI MIHAI	LAC.CONSTR.NAV
CORBU STEFAN	SUDOR ELECTRIC	SERBAN MARIUS-DANIEL	SUDOR ELECTRIC	ASAN ERFAN	LAC.CONSTR.NAV
COSTACHE TODITA	SUDOR ELECTRIC	SIRBU MIHAI	SUDOR ELECTRIC	ASANACHE FLORIN	LAC.CONSTR.NAV
CRAIU MARCEL	SUDOR ELECTRIC	SPINU STELIAN	SUDOR ELECTRIC	BADICA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
CRETU NECULAI	SUDOR ELECTRIC	STAN NICOLAE	SUDOR ELECTRIC	BALAN DAVID	LAC.CONSTR.NAV
DABIJA SORIN PETRU	SUDOR ELECTRIC	STAN IONEL	SUDOR ELECTRIC	BALCOVEI MAXIM	LAC.CONSTR.NAV
DAMIAN GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC	STANCA ADRIAN-DANIEL	SUDOR ELECTRIC	BANCIU MARIUS	LAC.CONSTR.NAV
DARABAN VASILE	SUDOR ELECTRIC	STEFAN IVAN	SUDOR ELECTRIC	BANCIU CRISTINEL	LAC.CONSTR.NAV
DIMA IONEL	SUDOR ELECTRIC	TAIFAS GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC	BARGAOANU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
DRUGA ANISOARA	SUDOR ELECTRIC	TANDARA ELENA	SUDOR ELECTRIC	BARI ECREM	LAC.CONSTR.NAV
DRUTU ANA	SUDOR ELECTRIC	TIBULEAC FLORINEL	SUDOR ELECTRIC	BENCHE FRANCISC	LAC.CONSTR.NAV
DUMITRU GEORGEL	SUDOR ELECTRIC	TIRON MARICEL	SUDOR ELECTRIC	BENCHEA AUREL	LAC.CONSTR.NAV
DURAC COSTINA	SUDOR ELECTRIC	TOMA PRICOP	SUDOR ELECTRIC	BIRA IONEL	LAC.CONSTR.NAV
EFTINCA CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC	URSU DUMITRU	SUDOR ELECTRIC	BIRLIGA ION	LAC.CONSTR.NAV
ENACHE TEODOR	SUDOR ELECTRIC	VIRLAN CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC	BLIDARU MARIAN	LAC.CONSTR.NAV
FLOREA PETRICA	SUDOR ELECTRIC	VOICU VASILE	SUDOR ELECTRIC	BOANGIU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
FLUERARU COSTEL	SUDOR ELECTRIC	VOICU MARIAN	SUDOR ELECTRIC	BOBOC EUGEN	LAC.CONSTR.NAV
GHIEA IULIAN	SUDOR ELECTRIC	ZECHERIA BEINUR	SUDOR ELECTRIC	BOGDAN COSTEL	LAC.CONSTR.NAV
GRIGA GHEORGHE DANIEL	SUDOR ELECTRIC	DADAI GELU-ADRIAN	MUN.NECALIFICAT	BONTEA ILIE	LAC.CONSTR.NAV
GUCEANU DAN	SUDOR ELECTRIC	GIRBU ADRIAN	MUN.NECALIFICAT	BONTEA FLORIN	LAC.CONSTR.NAV
HERGHELGIU VASILE	SUDOR ELECTRIC	PANAIT PETRUS	MUN.NECALIFICAT	BOSTAN GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
HOGAS COSTICA	SUDOR ELECTRIC	DANESCU FINITA	SUDOR ELECTRIC	BRACAU ANGHEL	LAC.CONSTR.NAV
IACOB FLORIN	SUDOR ELECTRIC	GHERGHISAN EMIL	SUDOR ELECTRIC	BRODICIANU DANIEL	LAC.CONSTR.NAV
IASCU GHITA	SUDOR ELECTRIC	IANCAU GIGI	SUDOR ELECTRIC	BUCUR NICU	LAC.CONSTR.NAV
ILIE PETRU	SUDOR ELECTRIC	MUNTEANU STEFAN	SUDOR ELECTRIC	BUMBARU FANEL	LAC.CONSTR.NAV
ION OCTAVIAN	SUDOR ELECTRIC	POPESCU ADRIAN	SUDOR ELECTRIC	BURLACU NECULAI	LAC.CONSTR.NAV
IORDACHEL NECULAI	SUDOR ELECTRIC			BUZULICA VASILE	LAC.CONSTR.NAV
IRIANU IONEL-LAURENTIU	SUDOR ELECTRIC	**SECTIA I MONTAJ DOC**		CALIN HARALAMBIE	LAC.CONSTR.NAV
JELEVEANU VALENTIN	SUDOR ELECTRIC	DAGHIE VIOREL	SEF SECTIE	CALIN ION	LAC.CONSTR.NAV
KOCZKAS ANDREI	SUDOR ELECTRIC	NEJLOVEANU EFTENIE	SUBINGINER	CARP GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
LAZAR COSTEL	SUDOR ELECTRIC	DUMITRESCU MARIUS-STEFAN	OP. CALCULATOR	CHERCEF GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
LEGANEL VASILE	SUDOR ELECTRIC	CERNENCU TUDORA	PRIM-DISTR.M.SC	CHIREA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
LUPASCU CRISTINEL	SUDOR ELECTRIC	SOBARU VALENTINA	PRIM-DISTR.M.SC	CHIRIAC GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
MAFTEI PETRICA-LAURENTIU	SUDOR ELECTRIC	BADARAU ELENA	MUN.NECALIFICAT	CHIRILUTA VASILE	LAC.CONSTR.NAV
MANCAS MARIUS	SUDOR ELECTRIC	DINU FLOAREA	MUN.NECALIFICAT	CHIRVASE ION	LAC.CONSTR.NAV
MANOLE NECULAI	SUDOR ELECTRIC	GALAVETENCU EVDOCHIA	MUN.NECALIFICAT	CHIRVASE IONEL	LAC.CONSTR.NAV
MARIN JAN	SUDOR ELECTRIC	NITOAIA MINADORA	MUN.NECALIFICAT	CIGOIANU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
MATACHE ELENA	SUDOR ELECTRIC	PARFENI PARASCHIVA	MUN.NECALIFICAT	CIOBANU IONEL	LAC.CONSTR.NAV
MATEITA CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC			CIOBANU LICA	LAC.CONSTR.NAV
MAZALU STELIAN	SUDOR ELECTRIC	**AT.LCN SI MONTAJ DOC**		CIOBANU PETRE	LAC.CONSTR.NAV
MIHAI MARIAN	SUDOR ELECTRIC	BORITZ CULAI	SEF ATELIER	CIOBOTARU VALENTIN	LAC.CONSTR.NAV
MISCA STAN	SUDOR ELECTRIC	GANEA SORIN	INGINER	CIORNEI RADU	LAC.CONSTR.NAV
MOROSAN MARTIAN	SUDOR ELECTRIC	ABLALIM FEDIN	MAISTRU	CIRJALIU VALENTIN	LAC.CONSTR.NAV
NASTASE GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC	BELDIMANESCU VASILE	MAISTRU	CIUBOTARIU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
NEAGU MARIAN EUGEN	SUDOR ELECTRIC	BICA GABRIEL	MAISTRU	CIULEI PETRE	LAC.CONSTR.NAV
NICHIFOR GELU-MARIAN	SUDOR ELECTRIC	BUCATARU DUMITRU	MAISTRU	CODRU MIHAI	LAC.CONSTR.NAV
OBUF MINA	SUDOR ELECTRIC	CONDRUT DUMITRU	MAISTRU	COJOCARU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
OITA NICOLAE	SUDOR ELECTRIC	COSTEA TANASE	MAISTRU	CONSTANDIS VIOREL-CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
OROS CATALIN-VASILE	SUDOR ELECTRIC	DELICOSTEA STEFAN	MAISTRU	CORCODEL MIHAI	LAC.CONSTR.NAV
PADURARIU FLORIN	SUDOR ELECTRIC	HALASAG IOAN	MAISTRU	COROI MIHAI	LAC.CONSTR.NAV
PARASCHIV FANEL	SUDOR ELECTRIC	MUSAT VILCU	MAISTRU	COROLIA VASILE	LAC.CONSTR.NAV
PARPALEA CRISTIAN	SUDOR ELECTRIC	PIRCALABESCU ALEXANDRU	MAISTRU	CROITORU VASILE	LAC.CONSTR.NAV
PETRARIU IOAN	SUDOR ELECTRIC	STAN TOADER	MAISTRU	CROITORU MILICA	LAC.CONSTR.NAV
PETRESCU IONEL	SUDOR ELECTRIC	UDATEANU ADRIAN	MAISTRU	CROITORU COSTEL	LAC.CONSTR.NAV
PETROVICI ECATERINA	SUDOR ELECTRIC	CUCU VIOREL	CURATITOR-SABLA	CRUCERU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV
PITA MIHAI-ADRIAN	SUDOR ELECTRIC	ADOMNICA CORNELIU	LAC.CONSTR.NAV	CRUCERU GEORGEL	LAC.CONSTR.NAV
PODOREANU MIHAI	SUDOR ELECTRIC	AGAPIA PETRE	LAC.CONSTR.NAV	CRUPA VASILE	LAC.CONSTR.NAV
PRICOP STEFAN	SUDOR ELECTRIC	ALDEA CULAI-NELUS	LAC.CONSTR.NAV	CUNA FLORIN	LAC.CONSTR.NAV
PRUTEANU FANICA	SUDOR ELECTRIC	ALDEA ION-MARIUS	LAC.CONSTR.NAV	DACHI MARIN	LAC.CONSTR.NAV
PRUTEANU TINCA	SUDOR ELECTRIC	ALEXANDRU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	DANILA DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV
PURCARU GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC	AMET ISMET	LAC.CONSTR.NAV	DANILA CONSTANTIN-DANIEL	LAC.CONSTR.NAV
RIBU VASILE-NIC.-DANUT	SUDOR ELECTRIC	ANDRIS IONEL-IORDANEL	LAC.CONSTR.NAV	DARABAN DANEL	LAC.CONSTR.NAV
		ANGHELESCU PETRE	LAC.CONSTR.NAV		

9

DAVID VASILE	LAC.CONSTR.NAV	MIHAILA NICOLAE-IOAN	LAC.CONSTR.NAV	STAN ION	LAC.CONST
DEREVENCIUC NICULAI	LAC.CONSTR.NAV	MILITARU MIHAI	LAC.CONSTR.NAV	STAN NICULAI	LAC.CONST
DETCOV VASILE	LAC.CONSTR.NAV	MINEA ION	LAC.CONSTR.NAV	STANCU DUMITRU	LAC.CONST
DIMA TUDOR	LAC.CONSTR.NAV	MIRZAC COSTICA	LAC.CONSTR.NAV	STANOIU ALEXANDRU	LAC.CONST
DINU FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	MITITELU MIHAI	LAC.CONSTR.NAV	STROISTEANU ADRIAN	LAC.CONST
DOBRE NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	MOCANU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	TANASE CONSTANTIN-TRAIAN	LAC.CONST
DOBRE VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	MOROSANU MIHAI	LAC.CONSTR.NAV	TANASE STEFAN IULIAN	LAC.CONST
DODU VLADUT	LAC.CONSTR.NAV	MOSCALU ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	TATUCU ION	LAC.CONST
DUMITRESCU ION	LAC.CONSTR.NAV	NASTASE IOAN	LAC.CONSTR.NAV	TAUTEANU DUMITRU	LAC.CONST
ELISEI EUGEN	LAC.CONSTR.NAV	NASTASE CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	TIMOFTI MIHAI	LAC.CONST
ERCUS PETRACHE	LAC.CONSTR.NAV	NEAGOE PETRICA	LAC.CONSTR.NAV	TRIFU EMIL	LAC.CONST
EROIC MIHAI	LAC.CONSTR.NAV	NEAGU MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	TROFIN VASILE-VIOREL	LAC.CONST
FECIORU CRISTINEL	LAC.CONSTR.NAV	NEAGU TUDOREL	LAC.CONSTR.NAV	TUDORACHE CONSTANTIN	LAC.CONST
FILIP EUGEN	LAC.CONSTR.NAV	NECULA IONEL	LAC.CONSTR.NAV	TUDOSE IVAN	LAC.CONST
FILIP DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	NEGHINA DORINEL	LAC.CONSTR.NAV	TUP DUMITRU	LAC.CONST
FILOTE DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	NEGREANU GHEORGHITA	LAC.CONSTR.NAV	TURCU PETRE	LAC.CONST
FLORARU SERGIU	LAC.CONSTR.NAV	NICA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	UNGUREANU ION	LAC.CONST
FLOREA EMIL	LAC.CONSTR.NAV	NICHIFOR ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	URMUZACHE GABRIEL	LAC.CONST
FLORESCU GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV	NICOLAE VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	VASI PETRE	LAC.CONST
FRIGURA ION	LAC.CONSTR.NAV	NICULESCU NICUTA	LAC.CONSTR.NAV	VASILE MARCEL	LAC.CONST
GAVRIL ADISOR	LAC.CONSTR.NAV	OASE MIRCEA	LAC.CONSTR.NAV	VELIU ION	LAC.CONST
GAZI NORHAN	LAC.CONSTR.NAV	OBREJA VALERIU	LAC.CONSTR.NAV	VIJEA NICOLAIE	LAC.CONST
GHERGHEL COSTICA	LAC.CONSTR.NAV	OLARU ION-MARCEL	LAC.CONSTR.NAV	VIRNA GELU	LAC.CONST
GHINEA STEFAN	LAC.CONSTR.NAV	OLARU COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	VLAD SANDEL	LAC.CONST
GHIORGHE COMAN-NELU	LAC.CONSTR.NAV	OLOERIU TRIFAN COSTICA	LAC.CONSTR.NAV	VLAD CONSTANTIN	LAC.CONST
GIUSCA CORNELIU	LAC.CONSTR.NAV	OLTEANU ELENA	LAC.CONSTR.NAV	VRABIESCU NICOLAE	LAC.CONST
GLODEANU VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	ONOFREI ION	LAC.CONSTR.NAV	VULTURU EUGEN	LAC.CONST
GORGAN DANIEL	LAC.CONSTR.NAV	OPREA ION	LAC.CONSTR.NAV	XENOFONT NICHIFOR	LAC.CONST
GRAJDEANU AURELIAN	LAC.CONSTR.NAV	OPREA STEFAN	LAC.CONSTR.NAV	ZAHARIA VALENTIN	LAC.CONST
GRIJINCU OREST	LAC.CONSTR.NAV	OSTAFI BEBI-NECULAI	LAC.CONSTR.NAV	ZALOMIR VASILE	LAC.CONST
GUSATU GEORGEL	LAC.CONSTR.NAV	OTELEANU VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	ZAMFIR GHEORGHE	LAC.CONST
HINTESCU VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	PADURARU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	ZBURLEA GHEORGHE	LAC.CONST
HOMORANU VENTONICA	LAC.CONSTR.NAV	PARASCHIV STEFAN	LAC.CONSTR.NAV	CHETRAN VALI-STEFAN	LAC.MONT.
HORODINCU TEOFIL	LAC.CONSTR.NAV	PAVAL VASILE	LAC.CONSTR.NAV	NISCU ADRIAN	STRUNG.MA
IANCU GHEORGHITA-DRAGOS	LAC.CONSTR.NAV	PAVEL DOINEL	LAC.CONSTR.NAV	ARCALEANU ION	SUDOR ELI
IANULI MARIUS	LAC.CONSTR.NAV	PINTILIE NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	BOGDAN TINCUTA	SUDOR ELI
IBRAM RAMI	LAC.CONSTR.NAV	POOLOG ION	LAC.CONSTR.NAV	CRACIUNESCU ION	SUDOR ELI
ILIE ROMU	LAC.CONSTR.NAV	POJAR CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	HARTON MARIN-GHEORGHE	SUDOR ELI
ILIE STELIAN	LAC.CONSTR.NAV	POPA IONEL	LAC.CONSTR.NAV	OPREA VASILICA	SUDOR ELI
IORDACHE VALERIU	LAC.CONSTR.NAV	POPA ALEXANDRU	LAC.CONSTR.NAV	OTAVA COSTEL	SUDOR ELI
IORDAN VASILE	LAC.CONSTR.NAV	POPA STELIAN	LAC.CONSTR.NAV	SIMION MARIA	SUDOR ELI
IVANUTA IOAN	LAC.CONSTR.NAV	POPA MARCEL	LAC.CONSTR.NAV	STANCEA MANOLE	SUDOR ELI
JECU SAVU	LAC.CONSTR.NAV	PRAHOVEANU ION	LAC.CONSTR.NAV	TRUSCA CRISTIAN	SUDOR ELI
JIPA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	PRAJESCU VASILE	LAC.CONSTR.NAV	VARLAN SERGIU-PETRU	SUDOR ELI
LEPADATU ION	LAC.CONSTR.NAV	PRICOP MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	VELEA IOAN	SUDOR ELI
LICA VASILICA	LAC.CONSTR.NAV	PRODEA EMIL	LAC.CONSTR.NAV	VIZIREANU STEFAN	SUDOR ELI
LOVIN MARICEL	LAC.CONSTR.NAV	PRUNDIS CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	VOICU CONSTANTIN	SUDOR ELI
LUNGU AUREL	LAC.CONSTR.NAV	PRUTEANU FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	DRAGHICI EUGENIU	SUDOR CI
LUPASCU IOAN	LAC.CONSTR.NAV	RADU NECULAI	LAC.CONSTR.NAV	MARGEAN COSTICA	SUDOR CI
MACARIE DORIN	LAC.CONSTR.NAV	REGEP SADREDIN	LAC.CONSTR.NAV	PATRU GICA	SUDOR CI
MAFTEI MITICA	LAC.CONSTR.NAV	RESIT TEZGHIN	LAC.CONSTR.NAV	RESMERITA ION	SUDOR CI
MAICAN PAUL	LAC.CONSTR.NAV	ROSU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	SIMION VASILE	SUDOR CI
MANOLACHE GELU	LAC.CONSTR.NAV	RUSEN CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	TRUSCA GHEORGHE	SUDOR CI
MARES VICENTIU	LAC.CONSTR.NAV	SALARIU DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	MILU ROMEL	TACH
MARGARIT VASILE	LAC.CONSTR.NAV	SAMOILA MITRITA	LAC.CONSTR.NAV	ALUPEI COSTEL	TUBULATOR
MARIN NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	SARBU LUCIAN	LAC.CONSTR.NAV	CRETU VIOREL	TUBULATOR
MARIN PETRE	LAC.CONSTR.NAV	SELARU MIHAI	LAC.CONSTR.NAV	SAVA NECULAI-CORNEL	TUBULATOR
MATASARU COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	SERPE NECULAI	LAC.CONSTR.NAV	BALTATU ION	LAC.CONST
MATEI ILIE	LAC.CONSTR.NAV	SETRARU TITISOR	LAC.CONSTR.NAV	CRISU MARIA	MUN.NECAI
MAXIM GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	SEVERIN IONEL	LAC.CONSTR.NAV	**ATELER SUDURA MONTAJ DOC**	
MAXIM GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	SOARE LIZAR	LAC.CONSTR.NAV		
MAXIM CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	SOARE ION	LAC.CONSTR.NAV	MOCANU DUMITRU	SEF A
MEDIANU ION	LAC.CONSTR.NAV	SPATARU MIHAICA	LAC.CONSTR.NAV	COCOTA IULIAN	I
MELIAN CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	STAICU FANEL	LAC.CONSTR.NAV	PREDULEA CONSTANTIN	SUBI
MELINTE DOREL	LAC.CONSTR.NAV	STAMATE NELU	LAC.CONSTR.NAV	BUDULICA GHEORGHE	M

10

MAISTRU	GUTA ZAMFIR
MAISTRU	HARBUZARIU IOAN
MAISTRU	HINCIANU MIHAI
MAISTRU	HOGAS NICOLAI
LAC.CONSTR.NAV	HOMORANU SORIN
LAC.CONSTR.NAV	ILIE CONSTANTIN
SUDOR ELECTRIC	IOSIF CONSTANTIN
SUDOR ELECTRIC	ISAC GHEORGHE
SUDOR ELECTRIC	IUGA VASILE
SUDOR ELECTRIC	LEAT FLORINEL-COSTEL
SUDOR ELECTRIC	LEU ION
SUDOR ELECTRIC	LOGHIN STELIAN
SUDOR ELECTRIC	LORENT MIHAI OCTAVIAN
SUDOR ELECTRIC	MALOS DUMITRU
SUDOR ELECTRIC	MANDILA GHEORGHE
SUDOR ELECTRIC	MANEA IONUT
SUDOR ELECTRIC	MARIN VASILE
SUDOR ELECTRIC	MARIN EUGEN
SUDOR ELECTRIC	MARIN MARIAN
SUDOR ELECTRIC	MINZAT VICTOR
SUDOR ELECTRIC	MIREA IONEL
SUDOR ELECTRIC	MITITELU PETRU
SUDOR ELECTRIC	MURARESCU GHEORGHE
SUDOR ELECTRIC	OBRIJAN LAURENTIUGABRIE
SUDOR ELECTRIC	OLTEANU ION
SUDOR ELECTRIC	PADURARIU MARIUS
SUDOR ELECTRIC	PALANITA CONSTANTIN
SUDOR ELECTRIC	PASERE DANIEL
SUDOR ELECTRIC	PAVEL GEORGE
SUDOR ELECTRIC	PETRARIU GIORGICA
SUDOR ELECTRIC	PINZARU MARICEL
SUDOR ELECTRIC	PIRVAN IONEL
SUDOR ELECTRIC	PIRVU COSTEL
SUDOR ELECTRIC	PLETEA GHEORGHE
SUDOR ELECTRIC	PODARU VASILICA^
SUDOR ELECTRIC	POPA IONEL
SUDOR ELECTRIC	POPA DANUT
SUDOR ELECTRIC	POPA OCTAVIAN
SUDOR ELECTRIC	POPESCU TOMA
SUDOR ELECTRIC	POTEACA ION
SUDOR ELECTRIC	PREDA TUDOR
SUDOR ELECTRIC	RADU AUREL
SUDOR ELECTRIC	RUGINA VASILE
SUDOR ELECTRIC	RUSESCU TUDOR
SUDOR ELECTRIC	SIMA DUMITRU
SUDOR ELECTRIC	SIN TITI
SUDOR ELECTRIC	SOCACIU MARIAN-NICOLAE
SUDOR ELECTRIC	SPINU NECULAI
SUDOR ELECTRIC	STAN MARICEL
SUDOR ELECTRIC	STANCIU CONSTANTIN
SUDOR ELECTRIC	STARUIALA CONSTANTIN
SUDOR ELECTRIC	TARANU CONSTANTIN
SUDOR ELECTRIC	TELEGEANU STEFAN
SUDOR ELECTRIC	TIBULEAC ION
SUDOR ELECTRIC	TOMA COSTEL
SUDOR ELECTRIC	TRANDAFIR CONSTANTIN
SUDOR ELECTRIC	TUDOR TANASE
SUDOR ELECTRIC	TUDOSE MIHAI
SUDOR ELECTRIC	TUTU GHEORGHE
SUDOR ELECTRIC	VISOIU EUGEN
SUDOR ELECTRIC	VLAD ION
SUDOR ELECTRIC	ZEVRI NEGEADIN
SUDOR ELECTRIC	ZVINCU FLORIN
SUDOR ELECTRIC	ASAN FILDIZ
SUDOR ELECTRIC	BANU CRISTINEL
SUDOR ELECTRIC	BOZIANU ADRIAN
SUDOR ELECTRIC	DOBRA ROBERT-FLORIN
SUDOR ELECTRIC	GHITESCU STELICA-ADRIAN
SUDOR ELECTRIC	SOCACIU GHEORGHE-LADISLAU
SUDOR ELECTRIC	SUFARU CRISTINEL
SUDOR ELECTRIC	VASNICA MIHAI-MARIAN

MUN.NECALIFICAT	
MUN.NECALIFICAT	
MUN.NECALIFICAT	
MUN.NECALIFICAT	
MUN.NECALIFICAT	
MUN.NECALIFICAT	

SECTIA III AMENAJARI,VOPSITORI

CICU TUDOR	SEF.SECT.PR.SCB
FERAT GETIN	MAISTRU
HANGANU GICU	MAISTRU
PRODAN DUMITRU	LAC.REPAR.UNIV.
ABLACHIM ICMET	MODELIER
ALI SUCURI	MODELIER
STERE NICOLAE	MODELIER
CICU AURELIA	PRIM-DISTR.M.SC
PAVEL MIRCEA	PRIM-DISTR.M.SC
RODEANU COSTINELA ANI	PRIM-DISTR.M.SC
ALEXANDRU GHEORGHE	TIMPLAR IZOLAT
ANAGNOSTE GHEORGHE	TIMPLAR IZOLAT
BORCAN AUREL	TIMPLAR IZOLAT
BRAILEANU ILIE	TIMPLAR IZOLAT
BROSCAREANU VICTOR	TIMPLAR IZOLAT
CALIN GEORGE	TIMPLAR IZOLAT
CIOBANU MIHAI	TIMPLAR IZOLAT
CONSTANTIN ANTON	TIMPLAR IZOLAT
CRAITA DUMITRU	TIMPLAR IZOLAT
DRAGNE IONEL	TIMPLAR IZOLAT
DRISTARU ION	TIMPLAR IZOLAT
DUMEA PETREA	TIMPLAR IZOLAT
EMIN TURAN	TIMPLAR IZOLAT
GAFAR FERIT	TIMPLAR IZOLAT
HONTU VICTOR	TIMPLAR IZOLAT
HUSEIN ERDIN	TIMPLAR IZOLAT
ILIE DOBRE	TIMPLAR IZOLAT
LACATUSU GHEORGHE	TIMPLAR IZOLAT
LAZAR ALEXANDRU	TIMPLAR IZOLAT
LEFTER NICOLAE	TIMPLAR IZOLAT
LEU NICOLAE	TIMPLAR IZOLAT
MANOLE ION	TIMPLAR IZOLAT
MERCASI MIHAI	TIMPLAR IZOLAT
MOLOGANI ICSAN	TIMPLAR IZOLAT
MURATCEA IUXEL	TIMPLAR IZOLAT
MUSAT VASILE	TIMPLAR IZOLAT
NEAGU VIOREL	TIMPLAR IZOLAT
PASCALI VASILE	TIMPLAR IZOLAT
PAULINA IONEL	TIMPLAR IZOLAT
PAVEL NELU	TIMPLAR IZOLAT
POPESCU VASILE	TIMPLAR IZOLAT
RADU GHEORGHE	TIMPLAR IZOLAT
RIZEA GHEORGHE	TIMPLAR IZOLAT
SBARCEA NICOLAE	TIMPLAR IZOLAT
SEITOMER IUXEL	TIMPLAR IZOLAT
SERBAN GHEORGHE	TIMPLAR IZOLAT
SIMION DUMITRU	TIMPLAR IZOLAT
TANASE NECULAE	TIMPLAR IZOLAT
TITEI CONSTANTIN	TIMPLAR IZOLAT
VLADILA EMILIA	TIMPLAR IZOLAT
PRICOP LIDIA	TIMPLAR MANUAL
RADOI PETRE	TIMPLAR MANUAL
CALIN GEORGETA	MUN.NECALIFICAT
DUHALMU VIORICA	MUN.NECALIFICAT
FURCEA VIORICA	MUN.NECALIFICAT
GHEORGHE CONSTANTINA- CAMELIA	MUN.NECALIFICAT

AT.VOPSITORIE

IRIMIA AURELIAN-FLORIN	SEF ATELIER
GRIGORAS CONSTANTIN	MAISTRU
SULIMAN NEATZI	MAISTRU
VOICU IONEL	MAISTRU
NANU GEORGE	SUBINGINER
CALDARE CONSTANTIN	COMPRESORIST
DUMITRU PAVEL	COMPRESORIST
IRIMIA NECULAI	COMPRESORIST
NICA ILIE	COMPRESORIST
OBREJA PETRU	COMPRESORIST
PANAIT COSTEL	COMPRESORIST
STANCIU GHEORGHE	COMPRESORIST
VASILE FLORUS	COMPRESORIST
ACHIM STEFAN	CURATITOR-SABLA
ACHIM GHEORGHE	CURATITOR-SABLA
BURLACU VASILE	CURATITOR-SABLA
CALIN SORINEL	CURATITOR-SABLA
CRISTACHE TRAIAN	CURATITOR-SABLA
FIRICA NICOLAE	CURATITOR-SABLA
OPREA STELIAN	CURATITOR-SABLA
PANCU ILIE	CURATITOR-SABLA
SAVIN COSTEL VASILE	CURATITOR-SABLA
VASILE GHEORGHE	CURATITOR-SABLA
ADURNOAE CRISTIAN	ELEC.INTRETINER
ALECSANDRU MARIN	ELEC.INTRETINER
ALECSANRU ION	ELEC.INTRETINER
AMET MAGIT	ELEC.INTRETINER
BACIU IULIAN	ELEC.INTRETINER
COSPANARU MARIAN	ELEC.INTRETINER
DOMNARU MIRCEA	ELEC.INTRETINER
GHERGIC NELU	ELEC.INTRETINER
HUHUI ANGHEL CONSTANTIN	ELEC.INTRETINER
IVASCU ION-CRISTIAN	ELEC.INTRETINER
LACUSTA OVIDIU	ELEC.INTRETINER
LOPEA PETRE	ELEC.INTRETINER
MARIN MARIAN	ELEC.INTRETINER
PINTELICIUC MARIUS	ELEC.INTRETINER
PIRVULESCU TRAIAN	ELEC.INTRETINER
POPESCU SPIRU	ELEC.INTRETINER
RADU ION	ELEC.INTRETINER
SOFRONE MARIUS	ELEC.INTRETINER
STANCA MARIUS	ELEC.INTRETINER
STANCU RICA	ELEC.INTRETINER
STEPAN EUGEN	ELEC.INTRETINER
STERIAN DANIEL	ELEC.INTRETINER
VASILE RADUCAN	ELEC.INTRETINER
VLADESCU NACHIAN	ELEC.INTRETINER
BANDRABUR GEORGICA	LAC.CONSTR.NAV
CIUBOTARU LIVIU-GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV
ION LAURENTIU-SANDU	LAC.MONT.AG.E.T
CERSEMBA SPIRU	LAC.REPAR.UNIV.
CIMBALA COSTEL	LAC.REPAR.UNIV.
IORDAN FLOREA	LAC.REPAR.UNIV.
PANTIRU CONSTANTIN	LAC.REPAR.UNIV.
GIBA MIHAI	SUDOR ELECTRIC
NEAGU COSTEL	SUDOR ELECTRIC
BABOI CRISTINA	VOPSITOR IND.
BACAOANU ROZALIA	VOPSITOR IND.
BARBA-NEAGRA VERA	VOPSITOR IND.
BOTEZATU ELENA	VOPSITOR IND.
BURLACU MARIANA	VOPSITOR IND.
BUTOI VIORICA	VOPSITOR IND.
CALIN AUREL	VOPSITOR IND.
EFTIMIE ION	VOPSITOR IND.
EFTIMIE ANETA	VOPSITOR IND.
FLOREA DANIELA	VOPSITOR IND.
GATEJ VIORICA	VOPSITOR IND.
ICONARU JANA	VOPSITOR IND.
IONESCU DANIEL	VOPSITOR IND.
MANESCU LIANA	VOPSITOR IND.
ONOFRAS AURICA	VOPSITOR IND.
OSELINSCHI MARINA	VOPSITOR IND.
POP NICOLETA	VOPSITOR IND.
SANDU ELENA	VOPSITOR IND.
SIRBU STEFANA	VOPSITOR IND.
BILAL GELIL	MUN.NECALIFICAT
BOZGA DUMITRU	MUN.NECALIFICAT
BRAN ION	MUN.NECALIFICAT
BRAN DANIEL	MUN.NECALIFICAT
CALIN EMIL	MUN.NECALIFICAT
CIMBALA IONEL	MUN.NECALIFICAT
CIOCOIU VALERIU	MUN.NECALIFICAT
CRUCERU LIVIUS	MUN.NECALIFICAT
CUCIUREANU CORNELIA	MUN.NECALIFICAT
DINESCU MARINACHE	MUN.NECALIFICAT
GHERGHEL GENICA	MUN.NECALIFICAT
IVAN LAURENTIU-DAN	MUN.NECALIFICAT
MANEA PAUL	MUN.NECALIFICAT
MELIE ION	MUN.NECALIFICAT
MENABIT TAIFUN	MUN.NECALIFICAT
MOGOSANU DANIELA	MUN.NECALIFICAT
MURARIU MARIANA	MUN.NECALIFICAT
NEAGU ADRIAN	MUN.NECALIFICAT
OLARU MIHAELA	MUN.NECALIFICAT
PANCU ION-PATRU	MUN.NECALIFICAT
PATRASCU VASILE-DANIEL	MUN.NECALIFICAT
SANDU CRISTIAN	MUN.NECALIFICAT
STOICA ADRIAN-NICUSOR	MUN.NECALIFICAT
TANASE VASILE	MUN.NECALIFICAT
TANASE DRAGU	MUN.NECALIFICAT
TILA ENUTA	MUN.NECALIFICAT
ZAHIU LIXANDRINA	MUN.NECALIFICAT

SECTIA I LACATUSERIE

GAVAN TITUS	SEF SECTIE
BALAN ANISOARA	INGINER
LUNGU VASILE	SUBINGINER
GAVRILA DUMITRU	MAISTRU
PAVEL IACOB	MAISTRU
POPA NICOLAE	MAISTRU
STANCIULESCU GHEORGHE	MAISTRU
UNGUREANU GHEORGHE	MAISTRU
VASILE DUMITRU	MAISTRU
MELINTE GHEORGHE	TEHNICIAN
BURDUJAN VASILICA	CURATITOR-SABLA
CALDARE COSTICA	CURATITOR-SABLA
MIHU PETRISOR	CURATITOR-SABLA
MUHA MARICEL	CURATITOR-SABLA
NITESCU MARIUS	CURATITOR-SABLA
PALABUIC ION	CURATITOR-SABLA
PALABUIC GHEORGHE	CURATITOR-SABLA
BONDARI ILIE	ELEC.INTRETINER
ALBU IVAN	LAC.CONSTR.NAV
ANGHEL IONEL	LAC.CONSTR.NAV
ANGHEL DRAGOS	LAC.CONSTR.NAV
ANTON CORNEL	LAC.CONSTR.NAV
BADEA PETRE	LAC.CONSTR.NAV
BALAN CORNELIU	LAC.CONSTR.NAV
BANU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV
BARNONSCHI MARCEL	LAC.CONSTR.NAV
BARONCIA DUMITRU	LAC.CONSTR
BATALA MARIN	LAC.CONSTR
BRAHARU IOAN	LAC.CONSTR
BRATUCU COSTINA	LAC.CONSTR
BRINDILIU NELU	LAC.CONSTR
BUCUR LEONIDA	LAC.CONSTR
BURDUJAN NELA	LAC.CONSTR
BUTOI ROMICA	LAC.CONSTR
BUTUC TOADER	LAC.CONSTR
CACENCU PAUL	LAC.CONSTR
CAZACU GHEORGHE	LAC.CONSTR
CAZAN IOSIF	LAC.CONSTR
CEOBANU ILIE	LAC.CONSTR
CERNATEANU ION	LAC.CONSTR
COSMEANU NICULAE	LAC.CONSTR
CRIVEANU VASILE	LAC.CONSTR
CUCU DUMITRU	LAC.CONSTR
CURT CONSTANTIN	LAC.CONSTR
DARIE DANIEL	LAC.CONSTR
DASCALU MIHAI	LAC.CONSTR
DIDIC NICUSOR	LAC.CONSTR
DOBRE DUMITRU	LAC.CONSTR
DOBRIC IONEL	LAC.CONSTR
DOBRILA ION	LAC.CONSTR
DUMITRU ILIE	LAC.CONSTR
ERMILOV DUMITRU	LAC.CONSTR
FUIOR GHEORGHE	LAC.CONSTR
GHERGHE ION	LAC.CONSTR
GRADINARU COSTEL	LAC.CONSTR
HERGHELEGIU NICOLAIE	LAC.CONSTR
HERGHELEGIU MIHAI	LAC.CONSTR
IANCU CRISTIAN	LAC.CONSTR
IONESCU ION	LAC.CONSTR
LETEA ADRIAN	LAC.CONSTR
LUCA PETRE	LAC.CONSTR
LUNGU MIHAI	LAC.CONSTR
MAFTEI CRISTIAN	LAC.CONSTR
MANCAS GHEORGHE	LAC.CONSTR
MARCUTA VANGHELE	LAC.CONSTR
MIRLENEANU CONSTANTIN	LAC.CONSTR
MOCAMITA NECULAI	LAC.CONSTR
MOCANU PETRICA	LAC.CONSTR
MOCANU COSTICA	LAC.CONSTR
MORARU CRISTINEL	LAC.CONSTR
MUSLIM ESREP	LAC.CONSTR
NECOARA COSTICA	LAC.CONSTR
NECOARA LICA	LAC.CONSTR
NICOLAE NICOLETA	LAC.CONSTR
NICOLAE MITICA	LAC.CONSTR
NICOLAE VERONE	LAC.CONSTR
OANCEA VIRGIL	LAC.CONSTR
OLOERIU MARICEL	LAC.CONSTR
PANA COSTEL	LAC.CONSTR
PANCIU MARIAN	LAC.CONSTR
PLESCAN MARIAN	LAC.CONSTR
PLOTON GHEORGHE	LAC.CONSTR
POPA CONSTANTIN	LAC.CONSTR
POPA GELU	LAC.CONSTR
PRODAN IONEL	LAC.CONSTR
PRODAN ILIE	LAC.CONSTR
RESID ASAN	LAC.CONSTR
RUSU VASILICA	LAC.CONSTR
SANDULEAC ROMICA	LAC.CONSTR
SILIVESTRU DUMITRU	LAC.CONSTR
STRIMBEANU FLORIN	LAC.CONSTR

STROE ALEXANDRU ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV
TANASE COSTICA-VASILE	LAC.CONSTR.NAV
TRANDAFIR ION	LAC.CONSTR.NAV
TRIFAN GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
UDREA AURICA	LAC.CONSTR.NAV
URMUZACHE LUMINITA	LAC.CONSTR.NAV
VALACHE SERGIU	LAC.CONSTR.NAV
VASILE ION	LAC.CONSTR.NAV
VATASESCU ARISTIDE	LAC.CONSTR.NAV
VATAVU AUREL	LAC.CONSTR.NAV
VOICU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
VOINEA FLORIN-CORNEL	LAC.CONSTR.NAV
BEJENAR TUDOR	LAC.REPAR.UNIV.
LUCA NICOLAIE	LAC.REPAR.UNIV.
POPESCU GEORGETA	PRIM-DISTR.M.SC
ABAZA ION	SUDOR ELECTRIC
ANDRONACHE ALEXANDRU	SUDOR ELECTRIC
BLAJ IOAN-GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
BRATUCU SORIN-DANIEL	SUDOR ELECTRIC
BUDACU IOAN	SUDOR ELECTRIC
CHIREA ELENA	SUDOR ELECTRIC
CHIRIAC GHEORGHITA^	SUDOR ELECTRIC
CHIVA FLOAREA	SUDOR ELECTRIC
COCARGEANU CARMEN	SUDOR ELECTRIC
COMAN GEORGETA	SUDOR ELECTRIC
CULAMET RESMIE	SUDOR ELECTRIC
CUPES NICULAE	SUDOR ELECTRIC
DOBRIC MIHAELA	SUDOR ELECTRIC
ISAC MARIA MIRELA	SUDOR ELECTRIC
JURUBITA ILIE	SUDOR ELECTRIC
MAXIM TANTICA	SUDOR ELECTRIC
MITEA VIRGIL	SUDOR ELECTRIC
NITESCU GEORGETA	SUDOR ELECTRIC
PADURARU FLORENTIN	SUDOR ELECTRIC
ROBU IOSIF	SUDOR ELECTRIC
SAVA VASILE	SUDOR ELECTRIC
SEMSEDIN IALCIN	SUDOR ELECTRIC
SITARU VIOREL	SUDOR ELECTRIC
VASILE IOANA	SUDOR ELECTRIC
COCARGEANU GHEORGHE	TINICHIGIU IND
MIU LEONTE	VOPSITOR IND.
CAZACU ANETA	MUN.NECALIFICAT
PAVAL CATALIN	MUN.NECALIFICAT
PETCU DANIEL	MUN.NECALIFICAT
STAN MARIAN	MUN.NECALIFICAT
SULEAP MARIAN	MUN.NECALIFICAT

MIHAILESCU ION	METAL.MET.TOP
MORARU COSTEL	METAL.MET.TOP
SUMUSCHI CONSTANTIN	METAL.MET.TOP
CIOCAN CONSTANTIN	STRUNG.MAS.ORIZ
ADASCALITEI MARIA	SUDOR ELECTRIC
BURICEA TRAIAN	SUDOR ELECTRIC
CIOCAN EUGEN	SUDOR ELECTRIC
CLANTON FLORICA-MIHAELA	SUDOR ELECTRIC
COICIU STEFAN	SUDOR ELECTRIC
DECU GICA	SUDOR ELECTRIC
DOBROIU FLORENTIN	SUDOR ELECTRIC
DUMITRESCU SIMONA	SUDOR ELECTRIC
IFROSA ALEXANDRINA	SUDOR ELECTRIC
IVANOV DUMITRU	SUDOR ELECTRIC
JIJIE MARIA	SUDOR ELECTRIC
LAZAR ION	SUDOR ELECTRIC
NEGOITA VIORICA	SUDOR ELECTRIC
POPESCU MARIAN	SUDOR ELECTRIC
RADU ELISABETA	SUDOR ELECTRIC
RUSEN VASILE	SUDOR ELECTRIC
RUSU MARICEL	SUDOR ELECTRIC
TUZLARU VASILE	SUDOR ELECTRIC
ANGHEL NECULAI	TUBULATOR NAVE
ANTON DORU	TUBULATOR NAVE
BABITA GHEORGHITA	TUBULATOR NAVE
BRUNCHI COSTICA	TUBULATOR NAVE
BUTU ION	TUBULATOR NAVE
COCOR ION	TUBULATOR NAVE
DELIU IORDAN	TUBULATOR NAVE
DRAGOI MIHAI	TUBULATOR NAVE
EREMIA TOMA MARIUS	TUBULATOR NAVE
IFRIM IOAN	TUBULATOR NAVE
ILUCA CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE
IONASCU VASILICA	TUBULATOR NAVE
LUCIU STEFAN	TUBULATOR NAVE
MOISII NECULAI	TUBULATOR NAVE
NEAGU GEORGEL	TUBULATOR NAVE
OLARU MIHAI	TUBULATOR NAVE
PASCU ILIE	TUBULATOR NAVE
ROSCA COSTEL	TUBULATOR NAVE
SILIVESTRU FLORIN	TUBULATOR NAVE
STAN SANDEL	TUBULATOR NAVE
TANASA PETRU	TUBULATOR NAVE
VLAD CRISTIAN	TUBULATOR NAVE
IVAN GABRIEL	MUN.NECALIFICAT
VILCU VALENTIN	MUN.NECALIFICAT

FLORESCU MARIA	IZOL.TERM.FONIC
PALAU MARIANA	IZOL.TERM.FONIC
SEBE FROSA	IZOL.TERM.FONIC
VISAN FLOREA	IZOL.TERM.FONIC
BADARAU COSTEL	SUDOR ELECTRIC
CULEA STEFAN	SUDOR ELECTRIC
EFTINCA VASILE	SUDOR ELECTRIC
FODOR DINU	SUDOR ELECTRIC
GIDINCEANU OVIDIU GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
IGNAT PETRU	SUDOR ELECTRIC
LAZAREANU VERONICA	SUDOR ELECTRIC
MARIENICI GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
MOISA GELU	SUDOR ELECTRIC
RAFOI GEORGE	SUDOR ELECTRIC
SANDRU STEFAN	SUDOR ELECTRIC
SEICALI TANER	SUDOR ELECTRIC
SLOBODEANU GHEORGHITA^	SUDOR ELECTRIC
VASILE NICOLAE	SUDOR ELECTRIC
VIERIU VASILE	SUDOR ELECTRIC
BURIU GHEORGHE	SUDOR CU GAZE
AFTINICI NICUSOR	TUBULATOR NAVE
AFTINICI SORIN	TUBULATOR NAVE
AILINCAI VIOREL	TUBULATOR NAVE
ALBU VALENTIN	TUBULATOR NAVE
ANDRIEVICI IOAN	TUBULATOR NAVE
ANDRONACHE MIHAI	TUBULATOR NAVE
ANECULEI GHEORGHE	TUBULATOR NAVE
APOPEI IULIAN	TUBULATOR NAVE
ASAVEI PETRU	TUBULATOR NAVE
ATODIRESEI NICOLAE	TUBULATOR NAVE
BABONEA AURELIAN	TUBULATOR NAVE
BANASU VASILE	TUBULATOR NAVE
BARAITARU DANIEL	TUBULATOR NAVE
BERLEA GHEORGHE	TUBULATOR NAVE
BIRZU GHEORGHE	TUBULATOR NAVE
BOBEICA ADRIAN	TUBULATOR NAVE
BOBU GEORGE	TUBULATOR NAVE
BORS ION	TUBULATOR NAVE
BRINZA IONEL	TUBULATOR NAVE
BUCUR RADU	TUBULATOR NAVE
BUHAIANU GHEORGHE	TUBULATOR NAVE
BULBOACA ZAHARIA	TUBULATOR NAVE
BURLACU DUMITRU	TUBULATOR NAVE
BUZDUGA VIOREL	TUBULATOR NAVE
BUZOIANU STEFAN	TUBULATOR NAVE
CATARANCIUC STEFAN	TUBULATOR NAVE
CHIRILA ION	TUBULATOR NAVE
CHIRITA FRANCISC	TUBULATOR NAVE
CIOBANU TITI	TUBULATOR NAVE
CIOBANU ILIE	TUBULATOR NAVE
CIOCANEL EUGEN	TUBULATOR NAVE
CIUDIN MARIAN	TUBULATOR NAVE
CIURA AURELIAN	TUBULATOR NAVE
COCHES CRISTI-GHEORGHE	TUBULATOR NAVE
COGEANU GHEORGHITA	TUBULATOR NAVE
COMAN NICOLAE	TUBULATOR NAVE
CONSTANTIN FANICA	TUBULATOR NAVE
CONSTANTINEASA VALERIU	TUBULATOR NAVE
CONSTANTINESCU GHEORGHITA^	TUBULATOR NAVE
COSTAN COSTEL	TUBULATOR NAVE
COSTEA FANE	TUBULATOR NAVE
COZARIUC OVIDIU	TUBULATOR NAVE
COZMA COSTINEL	TUBULATOR NAVE
COZMA FLORIN	TUBULATOR NAVE
CREMENCIUC CATALIN	TUBULATOR NAVE

SECTIA II TUBULATURA

TROFIN CORNELIU	SEF SECTIE
ABDULGANI HILMI-AYDUN	INGINER
BELU MIRELA-BEATRICE	INGINER
BUZELAN ILEANA-CRISTINA	INGINER
PIRCALABU VICTOR	INGINER
VIZIREANU VASILE	LAC.REPAR.UNIV.
DECIANU VASILE	PRIM-DISTR.M.SC
IRIMIA ELENA	MUN.NECALIFICAT

ATELIER TUBULATURA CONFECTII

CALIN OCTAVIAN	SEF ATELIER
DUMITRU RADUCAN	MAISTRU
FASIE ROMULU-DUMITRU	MAISTRU
RADULESCU PETRE	MAISTRU
DINU AUREL	ELEC.INST.ELECT
ISPAS MIHAI	FREZOR UNIVERS.
BUJOREAN DRAGOS	METAL.MET.TOP
FLORESCU NICOLAE	METAL.MET.TOP

AT.PREMONTAJ SI MONTAJ NAVA

ROTARU DUMITRU	SEF ATELIER
LAZAR IULIAN	INGINER
ANDREI VASILE	MAISTRU
BUZATU IONITA	MAISTRU
IVANOV CONSTANTIN	MAISTRU
IVANOV STEFAN	MAISTRU
MARIN GEORGE	MAISTRU
NEAMTU ION	MAISTRU
TANASE GHEORGHE	MAISTRU
TUDOR VASILE	MAISTRU
GRAMADA C-TIN MIRCEA	SUBINGINER
BLIDARU FELICIA	IZOL.TERM.FONIC
CODREANU ALEXANDRINA	IZOL.TERM.FONIC
COJOCARU NICOLAE	IZOL.TERM.FONIC
CRETU EUGENIA	IZOL.TERM.FONIC
CRISTESCU DUMITRU	IZOL.TERM.FONIC
DIACONU VASILE	IZOL.TERM.FONIC

13

CRETU CRISTIAN-MARIAN	TUBULATOR NAVE	RADU CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE	BROASCA MARIUS	LAC.MONT.AG
CRETU DAMIAN	TUBULATOR NAVE	RADU CATALIN	TUBULATOR NAVE	BUCATARU VASILE	LAC.MONT.AG
CRUDU DANIEL	TUBULATOR NAVE	RADULESCU ALEXANDRU	TUBULATOR NAVE	BURCA CONSTANTIN	LAC.MONT.AG
CUIBARI MIHAI	TUBULATOR NAVE	RENCIU MARIN	TUBULATOR NAVE	BURLACU MATEI	LAC.MONT.AG
CULEA JON	TUBULATOR NAVE	SANDULACHE VASILE	TUBULATOR NAVE	BUTNARIU INOCENTIU	LAC.MONT.AG
CURULET ILIE	TUBULATOR NAVE	SANGAU VASILICA CRISTINEL	TUBULATOR NAVE	CHELARIU VASILE	LAC.MONT.AG
DANILA VASILE	TUBULATOR NAVE	SECUIU SILVIU	TUBULATOR NAVE	COCOR NICOLAE	LAC.MONT.AG
DASCALU CULAI	TUBULATOR NAVE	SIMA ADRIAN	TUBULATOR NAVE	COVACI ROMEO	LAC.MONT.AG
DESCULTU ION-NELU	TUBULATOR NAVE	SIMION IVAN	TUBULATOR NAVE	CUNA LIVIU	LAC.MONT.AG
DOAGA NELU	TUBULATOR NAVE	STANCU IONEL	TUBULATOR NAVE	DOBRE DANEL	LAC.MONT.AG
DOBROIU ION	TUBULATOR NAVE	STOIAN LEONAS-STEFAN	TUBULATOR NAVE	DRAGOI DUMITRU	LAC.MONT.AG
DODAN VASILE	TUBULATOR NAVE	SURUGIU CATALIN-CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE	DUMITRESCU ION	LAC.MONT.AG
DODU MIHAI	TUBULATOR NAVE	TACIA STEFAN	TUBULATOR NAVE	DUMITRU MIHAITA^	LAC.MONT.AG
DUMITRU MISU-CIPRIAN	TUBULATOR NAVE	TIMOFTICIUC MIHAI	TUBULATOR NAVE	EREMENCU GHEORGHE EUGEN	LAC.MONT.AG
DUNAREANU ADRIAN-MARIAN	TUBULATOR NAVE	TROSIE TUDOR	TUBULATOR NAVE	FILIP FLORENTIN-ROBERT	LAC.MONT.AG
EVDOCHIM ION	TUBULATOR NAVE	VASAI IONEL-IULIAN	TUBULATOR NAVE	FLORESCU TUDOR	LAC.MONT.AG
FERARU VASILE	TUBULATOR NAVE	VASILE TUDOREL	TUBULATOR NAVE	GHEORGHE DUMITRU	LAC.MONT.AG
FERENTI MARIAN-MARIUS	TUBULATOR NAVE	VINTU DORIN	TUBULATOR NAVE	GURAU GHERASE CORNEL	LAC.MONT.AG
FIBISAN ION	TUBULATOR NAVE	ZALOAGA VASILE	TUBULATOR NAVE	HOROMNEA DORIN	LAC.MONT.AG
GEORGESCU VISAN	TUBULATOR NAVE	ZAMA VIOREL VALERICA	TUBULATOR NAVE	HUSEIN RESAD	LAC.MONT.AG
GHEORGHE MITICA	TUBULATOR NAVE	ZANFIR MARIAN	TUBULATOR NAVE	ILIE VASILE	LAC.MONT.AG
GHEORGHE GRIGORE	TUBULATOR NAVE	ZANFIR CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE	IONASCU COSTICA	LAC.MONT.AG
GLODEANU MARICEL	TUBULATOR NAVE	ZANFIR NECULAE	TUBULATOR NAVE	ISMAIL EROL	LAC.MONT.AG
GLODEANU DOREL	TUBULATOR NAVE	ZEMOSTEANU ION-GABRIEL	TUBULATOR NAVE	LEFTER ION	LAC.MONT.AG
GRIGORAS GHEORGHITA-TUDO	TUBULATOR NAVE	ATOFANEI MARIA	VOPSITOR IND.	LIEA TRAIAN-NICOLAE	LAC.MONT.AG
HALIGA VIOREL	TUBULATOR NAVE	ANANE LUMINITA	MUN.NECALIFICAT	LUNGU CONSTANTIN	LAC.MONT.AG
IACOB GEORGICA	TUBULATOR NAVE	GALCA DANIEL	MUN.NECALIFICAT	LUPASCU GHEORGHE	LAC.MONT.AG
IACOBLEV GUSTAV	TUBULATOR NAVE	TIMOCE MARIAN	MUN.NECALIFICAT	LUPU MITICA	LAC.MONT.AG
IANTOC VASILE	TUBULATOR NAVE			MARGEAN NEAGU	LAC.MONT.AG
IONITA DANUT	TUBULATOR NAVE	**SECTIA II MECANICA**		MARIN ENE	LAC.MONT.AG
ISAC COSTEL	TUBULATOR NAVE	IONESCU NICULAI-LUCIAN	SEF SECTIE	MAXIM DAN	LAC.MONT.AG
ISACAI FETI	TUBULATOR NAVE	STOICA MARIN	PRIM-DISTR.M.SC	MAZILU IORDACHE	LAC.MONT.AG
ISTRATE IOAN	TUBULATOR NAVE	TANASE MARIA	MUN.NECALIFICAT	MIHALCIA CONSTANTIN	LAC.MONT.AG
IUGANU CRISTIAN CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE	**ATELIER MONTAJ AGREGATE CN**		MIRICA GHEORGHE	LAC.MONT.AG
IVANCIU GHEORGHE	TUBULATOR NAVE	FOLESCU GHEORGHE	SEF ATELIER	MITROFAN DEMIREL	LAC.MONT.AG
IVANUTA FLORIN	TUBULATOR NAVE	DUMITRIU IULIAN	INGINER	MOROSANU MIHAI	LAC.MONT.AG
LACATUSU GHIORGHE	TUBULATOR NAVE	VASILIU LUCIAN	INGINER	MURARU VIOREL	LAC.MONT.AG
LAZAR CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE	GHEORGHE NEAGU	MAISTRU	MURAT DANUT	LAC.MONT.AG
LUCHIAN FANICA	TUBULATOR NAVE	ION-MARGINEANU VASILE	MAISTRU	NICOLAE VLAD	LAC.MONT.AG
LUPASCU ION-GABRIEL	TUBULATOR NAVE	LAZAR STEFAN	MAISTRU	ONETE FLORIN	LAC.MONT.AG
MAGDAU PETRICA	TUBULATOR NAVE	NEAGU NICOLAE	MAISTRU	PETCU LAURENTIU-FLORI	LAC.MONT.AG
MANOLE ION	TUBULATOR NAVE	OPREA NASTASE	MAISTRU	PETRACHE DUMITRU	LAC.MONT.AG
MAXIM VASILE	TUBULATOR NAVE	SUCIU CONSTANTIN	MAISTRU	PETRARIU COSTEL	LAC.MONT.AG
MAXIM CAROITA	TUBULATOR NAVE	DABIJA GHEORGHE	ELEC.INST.ELECT	PETROV TIMOFEI	LAC.MONT.AG
MIHAILA FANICA	TUBULATOR NAVE	PANTELIMON ANDREI	ELEC.INST.ELECT	POPESCU DAN	LAC.MONT.AG
MIHALACHE GHEORGHE	TUBULATOR NAVE	JURAVLE PARASCHIVA	GAURIT.FILETATO	PURICE CORNEL-FLORENTIN	LAC.MONT.AG
MIRZAC MIHAI-OVIDIU	TUBULATOR NAVE	DINU ANICA	GRAVOR MANUAL	PUTINA ION	LAC.MONT.AG
MOROSANU IOAN	TUBULATOR NAVE	MAZALU EUGENIA	GRAVOR MANUAL	RADU DUMITRU	LAC.MONT.AG
MUSTEATA IOAN	TUBULATOR NAVE	BORODESCU COSTICA	LAC.CONSTR.NAV	RADU DUMITRU-DAN	LAC.MONT.AG
NECULA STEFAN	TUBULATOR NAVE	CARAMAN ENACHE	LAC.CONSTR.NAV	RUSU NECULAI	LAC.MONT.AG
NICULCEA VASILE	TUBULATOR NAVE	CARTAS CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	SARLA MIRCEA	LAC.MONT.AG
NISTOR MARIAN	TUBULATOR NAVE	HARNAGEA VASILE	LAC.CONSTR.NAV	SARLA AUREL	LAC.MONT.AG
NITOAIA CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE	IORGA VASILE	LAC.CONSTR.NAV	SERBAN NELU	LAC.MONT.AG
ONU OVIDIU	TUBULATOR NAVE	MALANCA VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	SITARU CONSTANTIN	LAC.MONT.AG
PANDREA DUMITRU	TUBULATOR NAVE	MITU IOANA	LAC.CONSTR.NAV	SPATARIU STELICA	LAC.MONT.AG
PARUSCHI DORIN	TUBULATOR NAVE	NEACSU IONEL	LAC.CONSTR.NAV	SPIRIDON GHEORGHE	LAC.MONT.AG
PATRASCUTA IONEL	TUBULATOR NAVE	PANA CRISTINA	LAC.CONSTR.NAV	STEFAN MIRCEA	LAC.MONT.AG
PETRE MARCEL	TUBULATOR NAVE	RUSU MIHAI	LAC.CONSTR.NAV	STERE HRISTU	LAC.MONT.AG
PINTILIE IOAN	TUBULATOR NAVE	AILOAE IOAN	LAC.MONT.AG.E.T	STOICA PETRU	LAC.MONT.AG
PIRLEA DUMITRU	TUBULATOR NAVE	ALPETRII GABRIEL	LAC.MONT.AG.E.T	STROE VILI	LAC.MONT.AG
PLESU MARICEL	TUBULATOR NAVE	AMARIEI ION	LAC.MONT.AG.E.T	TANISLAVESCU GHEORGHE	LAC.MONT.AG
PROFIR SILICA	TUBULATOR NAVE	ARAPU IONEL	LAC.MONT.AG.E.T	TIGANILA GHEORGHE	LAC.MONT.AG
PRUTEANU MIHAI TIBERIU	TUBULATOR NAVE	BANICA DUMITRU	LAC.MONT.AG.E.T	TIMOFTICIUC VASILE	LAC.MONT.AG
PURECE CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE	BARBARASA GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T	TRIFU ION	LAC.MONT.AG
RADA COSTEL	TUBULATOR NAVE	BARBU GEORGICA	LAC.MONT.AG.E.T	UNGUREANU VISARION	LAC.MONT.AG

VASILE ION	LAC.MONT.AG.E.T
VASILE NICOLAIE	LAC.MONT.AG.E.T
ZAHARIA IOSIF	LAC.MONT.AG.E.T
ZAHARIUC EUGEN	LAC.MONT.AG.E.T
CHIRIAC GABRIELA	STRUNG.MAS.ORIZ
GRUMAZESCU FLORENTINA	STRUNG.MAS.ORIZ
GRUMEZESCU IONEL	STRUNG.MAS.ORIZ
MUSTATA SORICA	STRUNG.MAS.ORIZ
TROFIN MARIOARA	STRUNG.MAS.ORIZ
URSU GHEORGHE	STRUNG.MAS.ORIZ
LASCARACHE CRISTIAN ROMULU	SUDOR ELECTRIC
SIMA NICOLAE	SUDOR ELECTRIC
BEIZAT MEMET	TACHELAGIU
IOSUB ION	TACHELAGIU
MUNTEANU VASILE	TACHELAGIU
PETRE CRISTACHE	TACHELAGIU
VASILE CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE
MANOILA MARIAN	MUN.NECALIFICAT
OPREA FLORIN	MUN.NECALIFICAT

AT.PRELUCRARI PRIN ASCHIERE

SINORCHIAN LIVIU	SEF ATELIER
SANDOR MARIUS	INGINER
BLEBEA NICOLAIE	MAISTRU
RADU PETRE	MAISTRU
TRANDAFIR IONEL	MAISTRU
GANI VAIDIM	FREZOR UNIVERS.
GOAGA CORNELIA	FREZOR UNIVERS.
IANCU COSTICA	FREZOR UNIVERS.
UNGUREANU ION	FREZOR UNIVERS.
BOJIN GEORGETA	GAURIT.FILETATO
RUSU MARGARETA	GAURIT.FILETATO
CAPLAN IRINA	RAB.MORTEZ.UNIV
CAPLAN AUREL	RAB.MORTEZ.UNIV
ABIBULA ADNAN	STRUNG.MAS.ORIZ
AMET AIDAR	STRUNG.MAS.ORIZ
ANGHEL STEFAN	STRUNG.MAS.ORIZ
BALAHURA COSTICA	STRUNG.MAS.ORIZ
BLEBEA VASILE	STRUNG.MAS.ORIZ
BORCEA CONSTANTIN	STRUNG.MAS.ORIZ
CODREANU AUREL	STRUNG.MAS.ORIZ
COSTINESCU CONSTANTIN	STRUNG.MAS.ORIZ
CRISIU GHEORGHE	STRUNG.MAS.ORIZ
CRISTEA VIOREL	STRUNG.MAS.ORIZ
CRISU EUGEN	STRUNG.MAS.ORIZ
CULEA NICOLAIE	STRUNG.MAS.ORIZ
DASCALU GHEORGHE	STRUNG.MAS.ORIZ
DRAGAN IONEL	STRUNG.MAS.ORIZ
DRAGOMIR CONSTANTIN	STRUNG.MAS.ORIZ
ENE VIRGIL	STRUNG.MAS.ORIZ
FEFEA CONSTANTIN	STRUNG.MAS.ORIZ
FLOREA IONEL	STRUNG.MAS.ORIZ
GHERGHEL VIOREL	STRUNG.MAS.ORIZ
GHERGHINA CONSTANTIN	STRUNG.MAS.ORIZ
GOAGA VIOREL	STRUNG.MAS.ORIZ
GURITA NICOLAIE	STRUNG.MAS.ORIZ
HANU GHEORGHE	STRUNG.MAS.ORIZ
IANCU PETRE	STRUNG.MAS.ORIZ
LEFTERICA ELENA	STRUNG.MAS.ORIZ
LEPADATU ION	STRUNG.MAS.ORIZ
LEU GHEORGHE	STRUNG.MAS.ORIZ
MATEI ENUTA	STRUNG.MAS.ORIZ
MIHAILA SIMION	STRUNG.MAS.ORIZ
MOLDOVEANU PETRE	STRUNG.MAS.ORIZ
MOROSAN VASILE	STRUNG.MAS.ORIZ
NECULAI NEAGA	STRUNG.MAS.ORIZ
NISTOR IONEL	STRUNG.MAS.ORIZ
OPREA GHEORGHE	STRUNG.MAS.ORIZ
PAUNA PETRICA	STRUNG.MAS.ORIZ
POPESCU DUMITRU	STRUNG.MAS.ORIZ
SALOMEIA CONSTANTIN	STRUNG.MAS.ORIZ
SOPONARU ION	STRUNG.MAS.ORIZ
STAN AURICA	STRUNG.MAS.ORIZ
STEFLEA ILIE	STRUNG.MAS.ORIZ
STOICA MARIN	STRUNG.MAS.ORIZ
TANASE NICOLAE	STRUNG.MAS.ORIZ
TOADER ION	STRUNG.MAS.ORIZ
TOBA EUGEN	STRUNG.MAS.ORIZ
TUDORICA MARCEL	STRUNG.MAS.ORIZ
TURICEANU VASILE	STRUNG.MAS.ORIZ
URSULEANU GHEORGHE	STRUNG.MAS.ORIZ
VIDA PETRACHE	STRUNG.MAS.ORIZ
VOINEA NICOLAE	STRUNG.MAS.ORIZ
ZAHIU DUMITRU	STRUNG.MAS.ORIZ
GHETES ELENA	TRASATOR
STOICA DAVID	MUN.NECALIFICAT

SECTIA DOCURI USCATE

ROTAR SORIN	SEF SECTIE
BESNEA ION	SEF ATELIER
BERGHIA SORIN	INGINER
IGNAT GABRIEL	INGINER
MICU COSTEL	INGINER
MUSATOIU DAN	INGINER
PRETULENCU CONSTANTIN	SUBINGINER
TOMESCU MIRCEA	SUBINGINER
BARBU VIRGIL	MAISTRU
BUCUR PETRE	MAISTRU
CAIALI PEUAT	MAISTRU
DANILA GHEORGHE	MAISTRU
DUMITRU ION	MAISTRU
ISLEAM ESREP	MAISTRU
IVAN CONSTANTIN	MAISTRU
MAZUR LARION	MAISTRU
MITU ENE	MAISTRU
ROGOJINA DUMITRU	MAISTRU
STOIAN NICULAI	MAISTRU
CRAIVAN ION	PAZNIC
MURAT STEFAN	SUBINGINER
DEDU FLORIAN	PAZNIC
MURESANU MIHAI	PAZNIC
PETROVICI VASILICA	PAZNIC
PURCAREA NICOLAE	PAZNIC
SFET IOAN	PAZNIC
IVANCIU VASILE	AUTOMACARAGIU
TURCU DOBRE	AUTOMACARAGIU
ANTOHI GHEORGHE	ELEC.INST.ELECT
BACAOANU IONEL	ELEC.INST.ELECT
BANU DUMITRU	ELEC.INST.ELECT
BUCUR NICOLAIE	ELEC.INST.ELECT
BUJGOI NICOLAE	ELEC.INST.ELECT
CHIVU TUDOR	ELEC.INST.ELECT
COCOR MARIAN	ELEC.INST.ELECT
CRACIUN MIHAI	ELEC.INST.ELECT
DAMASCHIN CONSTANTIN	ELEC.INST.ELECT
DEDE PERODIN	ELEC.INST.ELECT
DIMA OCTAVIAN	ELEC.INST.ELECT
DINU MARIN	ELEC.INST.ELECT
DINU MARIAN	ELEC.INST.ELECT
DOBRE MARIN	ELEC.INST.ELECT
DOBRE SANDU-FLORIN	ELEC.INST.ELECT
DUAGI ERHAN	ELEC.INST.ELECT
FLORESCU CORNEL	ELEC.INST.ELECT
GEOMADIN SEBAEDIN	ELEC.INST.ELECT
GHENCU VASILE	ELEC.INST.ELECT
GHEORGHE CATALIN	ELEC.INST.ELECT
GHERLAN JAN	ELEC.INST.ELECT
GIUBEGA CONSTANTIN	ELEC.INST.ELECT
IFTENE IONEL	ELEC.INST.ELECT
IGNAT CEZAR	ELEC.INST.ELECT
ILIESCU DUMITRU	ELEC.INST.ELECT
ISAICA COSTEL	ELEC.INST.ELECT
MARCU TUDOREL	ELEC.INST.ELECT
MARCUTA ION	ELEC.INST.ELECT
MATEI STEFAN VIOREL	ELEC.INST.ELECT
MAZORAC FANICA	ELEC.INST.ELECT
MIHAI CONSTANTIN	ELEC.INST.ELECT
MISA MIHAI	ELEC.INST.ELECT
MOCANU GHEORGHE	ELEC.INST.ELECT
MUSLEDIN EROL	ELEC.INST.ELECT
MUSTAFA ISMET	ELEC.INST.ELECT
MUTALIP ELVIR	ELEC.INST.ELECT
PAVEL ADRIAN	ELEC.INST.ELECT
PETRISOR ELENA	ELEC.INST.ELECT
PINZARU VIOREL	ELEC.INST.ELECT
POROSNICU GETA	ELEC.INST.ELECT
POSTARU VALENTIN	ELEC.INST.ELECT
PURCAREA MARIN	ELEC.INST.ELECT
RAICU VASILE	ELEC.INST.ELECT
RESUL MENDO	ELEC.INST.ELECT
SARAMANDA STELICA	ELEC.INST.ELECT
STANCIOI VALENTIN	ELEC.INST.ELECT
STANCIU STAN	ELEC.INST.ELECT
STANCIU STELIAN	ELEC.INST.ELECT
STEFAN FILEA	ELEC.INST.ELECT
STOIAN LULU GINEL	ELEC.INST.ELECT
TIGANUS SILVIU	ELEC.INST.ELECT
VILSAN VASILE	ELEC.INST.ELECT
VLADESCU GEORGE	ELEC.INST.ELECT
ZAMFIRESCU VASILE	ELEC.INST.ELECT
ZGLOBIU DAN	ELEC.INST.ELECT
ALEXE DUMITRU	ELEC.INTRETINER
BALANICA RELU-FLORIN	ELEC.INTRETINER
BICI IONEL	ELEC.INTRETINER
BORCANAS VASILE	ELEC.INTRETINER
CHIRIAC ILIE	ELEC.INTRETINER
CIOCIANU ION	ELEC.INTRETINER
CIUMAC ELENA	ELEC.INTRETINER
DAMASARU DIMCIU	ELEC.INTRETINER
DOBRE ION	ELEC.INTRETINER
FLOREA CONSTANTIN	ELEC.INTRETINER
GAFAR RAMAZAN	ELEC.INTRETINER
GASCU ION	ELEC.INTRETINER
GAVAZ TOMA	ELEC.INTRETINER
GOGA TASCU	ELEC.INTRETINER
IONITA COSTICA	ELEC.INTRETINER
MOLDOVEANU ALEXANDRU	ELEC.INTRETINER
NASTASE ADRIAN	ELEC.INTRETINER
RADU NICOLAI	ELEC.INTRETINER
SADULA METIN	ELEC.INTRETINER
TAGA DUMITRU	ELEC.INTRETINER
TILA FLOREA	ELEC.INTRETINER
TOADER STAN	ELEC.INTRETINER
ATANASOAE VASILE	LAC.CONSTR.NAV
BACIU CRISTIAN	LAC.CONSTR.NAV

BAJENARU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	CIUBOTARIU STEFAN	MACARAGIU GR.I
BARBULESCU MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	CIUCUREL MARCEL	MACARAGIU GR.I
BOCU IONEL	LAC.CONSTR.NAV	CULCEA ION	MACARAGIU GR.I
CIOBANU THEODOR	LAC.CONSTR.NAV	DANCI AUREL	MACARAGIU GR.I
CIOBANU MARCEL	LAC.CONSTR.NAV	DANILOV LINICA	MACARAGIU GR.I
CORLAT CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	DIMCICA TANASE	MACARAGIU GR.I
CULEA NICU	LAC.CONSTR.NAV	ENCICA MIRCEA	MACARAGIU GR.I
DINGU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	ENE CONSTANTIN GHEORGHE	MACARAGIU GR.I
DRAGOMIR IONEL	LAC.CONSTR.NAV	ENUSCA ION	MACARAGIU GR.I
FILIP SORIN-IOAN	LAC.CONSTR.NAV	FERARU ION	MACARAGIU GR.I
IANULE LAURENTIU-TOMA	LAC.CONSTR.NAV	FRINC FANICA	MACARAGIU GR.I
IRIMESCU VALERICA-NICU	LAC.CONSTR.NAV	GEAMBULAT HAIDAN	MACARAGIU GR.I
LAZAR MARIUS	LAC.CONSTR.NAV	GHERGHESCU DUMITRU	MACARAGIU GR.I
MOSULET DORU-GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	GOIA NICUSOR	MACARAGIU GR.I
MUNTEANU PETRE	LAC.CONSTR.NAV	ICHIM NICU	MACARAGIU GR.I
MUSAT ION	LAC.CONSTR.NAV	LASCARACHE ROBERT FLORES	MACARAGIU GR.I
NICOLAE VASILE	LAC.CONSTR.NAV	MIHAI MARIA	MACARAGIU GR.I
OLARIU VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	NEACSU ION	MACARAGIU GR.I
POPINIUC DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	OLAR IOAN	MACARAGIU GR.I
POPOVICI IVAN	LAC.CONSTR.NAV	PANTAZI PAUL	MACARAGIU GR.I
PRUTEANU IOAN	LAC.CONSTR.NAV	PASCU HORIA	MACARAGIU GR.I
SEICAMET SELCIN	LAC.CONSTR.NAV	PELTEA MARIAN	MACARAGIU GR.I
SEICAMET ABIB	LAC.CONSTR.NAV	PENTELICIUC MARCEL	MACARAGIU GR.I
SITARU ALEXANDRU-CORNEL	LAC.CONSTR.NAV	POPA ELENA	MACARAGIU GR.I
SIVRIU MARIN	LAC.CONSTR.NAV	PRICOP LEONTI	MACARAGIU GR.I
STOICA DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	RAGABEJA FLORICA	MACARAGIU GR.I
TIGANUS NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	SILVESTRU MAXIM	MACARAGIU GR.I
VASILE DORIAN	LAC.CONSTR.NAV	STANIMIR ION	MACARAGIU GR.I
MANGU NELU	LAC.MONT.AG.E.T	TUDOR NICOLAE	MACARAGIU GR.I
ADAM BUCUR	LAC.REPAR.UNIV.	VIERU IOAN	MACARAGIU GR.I
ALI FEAMI	LAC.REPAR.UNIV.	VILCU STELUTA	MACARAGIU GR.I
BABU CONSTANTIN	LAC.REPAR.UNIV.	CHIRATA NICUSOR	MACARAGIU GR.II
BUCUR MIHAI	LAC.REPAR.UNIV.	POPA MARIANA	MACARAGIU GR.II
CASIAN CONSTANTIN	LAC.REPAR.UNIV.	STOICA COSTEL	MACARAGIU GR.II
CHELDIAGI TIMUR	LAC.REPAR.UNIV.	COJOCARU PETRACHE	MARANGOZ CALAF.
CHIOSEA GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.	LUPU NICOLAE	MARANGOZ CALAF.
CHIRU TUDOR	LAC.REPAR.UNIV.	ION PARASCHIV	PRIM-DISTR.M.SC
CIOBANU ION	LAC.REPAR.UNIV.	TODOSI CONSTANTIN	PRIM-DISTR.M.SC
DINCA DUMITRU	LAC.REPAR.UNIV.	AGU EUGEN	SUDOR ELECTRIC
DOBRE COSTEA	LAC.REPAR.UNIV.	ANTOSICA VALENTIN-CATALIN	SUDOR ELECTRIC
ENACHE MARIAN	LAC.REPAR.UNIV.	ASAVEI NICOLAIE	SUDOR ELECTRIC
FILIP IOAN	LAC.REPAR.UNIV.	CIRICA DUMITRU	SUDOR ELECTRIC
FLORESCU ALEXANDRU	LAC.REPAR.UNIV.	CURELARIU MIHAI	SUDOR ELECTRIC
GRIGORITA NECULAI	LAC.REPAR.UNIV.	CURPĂDIN ONGEAN	SUDOR ELECTRIC
IFTODE ION	LAC.REPAR.UNIV.	DRAGOI NICOLAE	SUDOR ELECTRIC
ILIE DUMITRU	LAC.REPAR.UNIV.	IRIMIA VASILE	SUDOR ELECTRIC
ION GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.	LATU VASILE	SUDOR ELECTRIC
LUDOSANU MIHAI	LAC.REPAR.UNIV.	MUNTEANU ILIE	SUDOR ELECTRIC
LUPASCU CORNEL	LAC.REPAR.UNIV.	MUNTIANU VASILE	SUDOR ELECTRIC
LUPASCU ION	LAC.REPAR.UNIV.	MUSAT BOGDAN-PETRU	SUDOR ELECTRIC
MATEI VASILE	LAC.REPAR.UNIV.	SANDU AUREL	SUDOR ELECTRIC
MAZILU TOMA	LAC.REPAR.UNIV.	SERBAN CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC
NITOAIA ALEXANDRU	LAC.REPAR.UNIV.	TIBA PETRU	SUDOR ELECTRIC
PETRE ALEXANDRU	LAC.REPAR.UNIV.	TOADER MARIAN	SUDOR ELECTRIC
RADU GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.	TUCA GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
STEFAN VALENTIN-VICENTIU	LAC.REPAR.UNIV.	TUGLEA ION	SUDOR ELECTRIC
ABOAICE ILIE	MACARAGIU GR.I	MARCU ION	SUDOR CU GAZE
BECHIR RIDVAN	MACARAGIU GR.I	CALEN VIOREL	TUBULATOR NAVE
BESIR IALCIN	MACARAGIU GR.I	CROITORU IOAN	TUBULATOR NAVE
CALIN PARASCHIVA	MACARAGIU GR.I	FILIMON PETRU	TUBULATOR NAVE
CALU VASILE	MACARAGIU GR.I	GOGOASA ALEXANDRU	TUBULATOR NAVE
CAPATINA MARIAN	MACARAGIU GR.I	TITA COSTEL	VELAR MATISOR
CAUSANU NECULAI	MACARAGIU GR.I	ZAMFIR VASILE	VELAR MATISOR
CEALICU DUMITRU	MACARAGIU GR.I	AVARVAREI VIOREL	MUN.NECALIFICAT
CERCHEZ STEFAN	MACARAGIU GR.I	FLOREA STAN	MUN.NECALIFICAT

NEAGU PETRU	MUN.NECALIFI
NICULAE DINU-SORIN	MUN.NECALIFI
SABAN DENIS	MUN.NECALIFI
SAUCIUC ANDREI	MUN.NECALIFI
TINGAN CORNEL	MUN.NECALIFI

FABRICA REPARARTII NAVE

BIR.URMARIREA PRODUCTIEI RN

CHITIC NICOLAI	SEF BI
ANGHEL GIULLIA GABRIELA	INGI
ARVINTE GABRIEL	INGI
BIRLEANU PAUL	INGI
DINU EUGEN SPIRU	INGI
ENE PETRE	INGI
PAVEL DAN	INGI
RADULESCU SORIN	INGI
ROVENTA IULIAN	INGI
ANDREI ION	SUBINGI
STEFANESCU DIDINA	SUBINGI
VLAICU MIHAIL	SUBINGI

BIR.EVIDENTA CONTABILA RN

PARIS ZOIA	SEF BI
DATCU LUCRETIA	CONT
MUNTEANU LEBIBE-NERIMA	CONT
REGEP ILKNUR	CONT
SUCIU RODICA	CONT

SECTIA I REPARATII NAVE

IBRAM CETIN	SEF SE
STOIAN SORIN-GABRIEL	ING
BONCI FLOREA	LAC.REPAR.I
TOGUI AGLAIA	PRIM-DISTR.I
ALEXANDRU MARIA	MUN.NECALIF
CIUPERCA STELIANA	MUN.NECALIF

AT.REPARATII CORP SUDURA

ANDRIES CONSTANTIN	SEF ATI
BALTARETU IOAN	MAI
BARBU NICOLAIE	MAI
BECIU GHEORGHE	MAI
CIUHUREANU VASILE	MAI
COCOS DUMITRU	MAI
COLTA HARALAMBIE	MAI
DRISTARU GHEORGHE	MAI
FRANGA MITICA	MAI
FRANGU DIMU	MAI
POSTELNICU FLORIN	MAI
TELEHOI DUMITRU	MAI
TOMA CONSTANTIN	MAI
CROITORU CORNEL	CURATITOR-S
NEDELCU MARIN	CURATITOR-S
ABDULA DILAVER	LAC.CONSTF
AGACHE IULIAN	LAC.CONSTF
AGIVELI SADAN	LAC.CONSTF
ALBU CIPRIAN	LAC.CONSTF
ALEXA FLORIN	LAC.CONSTF
ALEXANDRACHE GHIORGHE	LAC.CONSTF
ALEXANDRU CONSTANTIN	LAC.CONSTF
AMAMBAI PEMAN	LAC.CONSTF
AMARIE DANIEL	LAC.CONSTF
AMARIEI DAN	LAC.CONSTF
ANGHELACHE PETRU	LAC.CONSTF
APOSTU DUMITRU	LAC.CONSTF
AZOITEI COSTEL-CRISTIAN	LAC.CONSTF

BABOI VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	LUPU ALEXANDRU	LAC.CONSTR.NAV	TUDOR ION	LAC.CONSTR.NAV
BADEA NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	MALIHIN CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	TUDOR NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV
BADOIU CRISTIAN	LAC.CONSTR.NAV	MANEA ION	LAC.CONSTR.NAV	TUDOR PETRE	LAC.CONSTR.NAV
BAILA CRISTIAN	LAC.CONSTR.NAV	MARIAN NICOLAI	LAC.CONSTR.NAV	TUDOR LAURENTIU-ENACHE	LAC.CONSTR.NAV.
BIRHALA VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	MARIN MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	UTUPAN GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV
BITICA VASILE	LAC.CONSTR.NAV	MATEI FLORENTIN	LAC.CONSTR.NAV	VASILACHE CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
BOGDAN COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	MEMET SAMI	LAC.CONSTR.NAV	VASILACHE FANICA	LAC.CONSTR.NAV
BOLOCAN CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	MENOMER SEVER	LAC.CONSTR.NAV	VISAN VOICU	LAC.CONSTR.NAV
BONDEI DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	MERAUTA TANASE	LAC.CONSTR.NAV	VISINOAIEI MARIN	LAC.CONSTR.NAV
BONTAS VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	MIHUI LIVIU-ALEXANDRU	LAC.CONSTR.NAV	VOICU PAUL	LAC.CONSTR.NAV
BONTAS CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	MIRICA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	VOICULESCU FLOREA	LAC.CONSTR.NAV
BOTEA NICOLAIE	LAC.CONSTR.NAV	MIRICA ALEXANDRU	LAC.CONSTR.NAV	VRABIE DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV
BRUMA LIVIU	LAC.CONSTR.NAV	MITREA COSTICA	LAC.CONSTR.NAV	ZIADIN NARDIN	LAC.CONSTR.NAV
BUCUR DANIEL	LAC.CONSTR.NAV	MURTAZA ERDENIZ	LAC.CONSTR.NAV	ZISU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV
BUDA IANCU	LAC.CONSTR.NAV	MUSGOCIU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	PRISACARIU IOAN	LAC.MONT.AG.E.T
BUZALAC NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	NEDELCU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	ALI ERGHIN	SUDOR ELECTRIC
BUZESCU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	NICOARA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	ANGHEL NELU-ADRIAN	SUDOR ELECTRIC
CALDIAN COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	NICOLAE MARIUS DANIEL	LAC.CONSTR.NAV	ANURI VASILE	SUDOR ELECTRIC
CAMPEANU ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	NICOLAESCU AUREL	LAC.CONSTR.NAV	ARNAUTU MARICEL	SUDOR ELECTRIC
CARABET GICA	LAC.CONSTR.NAV	NICULAIE ION	LAC.CONSTR.NAV	ARNAUTU LILIANA-IONELA	SUDOR ELECTRIC
CARACOSTEA NICOLAIE	LAC.CONSTR.NAV	ONOFREI ROMICA	LAC.CONSTR.NAV	BABUT SORIN	SUDOR ELECTRIC
CHIRICA FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	PANAIT MARIN	LAC.CONSTR.NAV	BACIU FLOREA	SUDOR ELECTRIC
CIOBANU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	PANCIU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	BANCIU IULIA	SUDOR ELECTRIC
CIOBANU IONEL	LAC.CONSTR.NAV	PARAPEANU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	BANUTA FLORIN	SUDOR ELECTRIC
CIOCAN GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	PETCU PINTILIE	LAC.CONSTR.NAV	BOBOC GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
CIRSTEA ILIE	LAC.CONSTR.NAV	PETRE NICULAE	LAC.CONSTR.NAV	CARAPETRU SIRETIN TIBERIU	SUDOR ELECTRIC
CIUREA PAVEL	LAC.CONSTR.NAV	PLOPEANU GABI VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	CEOARA VASILE	SUDOR ELECTRIC
COLTA EUGEN	LAC.CONSTR.NAV	POPA PETRICA	LAC.CONSTR.NAV	CERNEA GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
CONSTANTIN GHEORGHITA	LAC.CONSTR.NAV	POPA STELICA	LAC.CONSTR.NAV	CIURARIU ANICA	SUDOR ELECTRIC
CONSTANTIN ION	LAC.CONSTR.NAV	POPESCU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	CORICI CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC
COSTEA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	POPESCU MARCEL	LAC.CONSTR.NAV	CRACANA DANUT	SUDOR ELECTRIC
CRAINICIUC VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	POPESCU CEZAR-ADRIAN	LAC.CONSTR.NAV	CRETU VASILE	SUDOR ELECTRIC
CUCUREZEAN DORU	LAC.CONSTR.NAV	RADU MARIUS	LAC.CONSTR.NAV	CRISTACHE DORU	SUDOR ELECTRIC
CULAMET EDIP	LAC.CONSTR.NAV	RADU GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	CUCUVEANU VASILE	SUDOR ELECTRIC
DAN C-TIN COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	RADUCANU ANTON-CALIN	LAC.CONSTR.NAV	DOBRESCU VIOREL	SUDOR ELECTRIC
DELICOTE TITI	LAC.CONSTR.NAV	RATA HRISTACHE	LAC.CONSTR.NAV	DRAGOI FLORIN	SUDOR ELECTRIC
DESPINOIU TITI DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	RODEANU GABRIEL	LAC.CONSTR.NAV	DUMITRESCU GABRIELA-ELENA	SUDOR ELECTRIC
DINU ALEXANDRU	LAC.CONSTR.NAV	RUSEN MARIN	LAC.CONSTR.NAV	DUMITRESCU MARIA	SUDOR ELECTRIC
DOBRE MARIN	LAC.CONSTR.NAV	RUSEN CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	ENE STEFAN-AUREL	SUDOR ELECTRIC
DOGARU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	SANDU STEFAN	LAC.CONSTR.NAV	FLOREA GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
DRAGANICA TUDOR	LAC.CONSTR.NAV	SANDU COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	GOLDAN IOAN	SUDOR ELECTRIC
DRAGOI GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	SANDU ION	LAC.CONSTR.NAV	GOTEA ION	SUDOR ELECTRIC
DUDA ROMAN-LUCIAN	LAC.CONSTR.NAV	SCARLAT NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	GURAU GIGI	SUDOR ELECTRIC
DUMITRU NICU	LAC.CONSTR.NAV	SELIM MAER	LAC.CONSTR.NAV	HAIDAUTU TATIANA	SUDOR ELECTRIC
DUMITRU NICOLAIE	LAC.CONSTR.NAV	SERBAN MARCEL	LAC.CONSTR.NAV	ILIE ILIE-CRISTIAN	SUDOR ELECTRIC
ENACHE IONUT	LAC.CONSTR.NAV	SERBAN NICUSOR	LAC.CONSTR.NAV	LEPADATU MIHAI	SUDOR ELECTRIC
FAGARAS IONEL	LAC.CONSTR.NAV	SIMA NICU	LAC.CONSTR.NAV	LITCANU DUMITRU	SUDOR ELECTRIC
FEDOR FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	SOCARICI MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	LUNGU CRISTIAN	SUDOR ELECTRIC
FIERARU CRISTIAN	LAC.CONSTR.NAV	SPATARU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	MACIANU GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC
GAINA MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	SPATARU IONUT	LAC.CONSTR.NAV	MANEA IONEL	SUDOR ELECTRIC
GAVRILA AURAS	LAC.CONSTR.NAV	STAMATE PETRE	LAC.CONSTR.NAV	MARGHIDAN IULIAN	SUDOR ELECTRIC
GHERGHISANU CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	STAN FLORIN	LAC.CONSTR.NAV	MEDVES PETRU	SUDOR ELECTRIC
GHIBAN CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	STANICA MARIUS-DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	MIHAI COSTEL	SUDOR ELECTRIC
GRIGORE ADRIAN-REMUS	LAC.CONSTR.NAV	STERE NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	MIHALACHI CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC
GRIGORE ION	LAC.CONSTR.NAV	STERE MARIN	LAC.CONSTR.NAV	MIRCEA STEFAN	SUDOR ELECTRIC
GUZU VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	STOICA NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	MOVILA COSTICA	SUDOR ELECTRIC
HORCIU PERICLE	LAC.CONSTR.NAV	SUBTIRICA AURA	LAC.CONSTR.NAV	NEAGU VIOREL	SUDOR ELECTRIC
IACOBUTA CONSTANTIN	LAC.CONSTR.NAV	SUMANARIU VIOREL	LAC.CONSTR.NAV	NECHITA VASILE	SUDOR ELECTRIC
IATU FANICA	LAC.CONSTR.NAV	TABARANU COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	NESTEA ION	SUDOR ELECTRIC
ILIE IORDAN	LAC.CONSTR.NAV	TALMACIU MARCU	LAC.CONSTR.NAV	NICA SANDEL	SUDOR ELECTRIC
IONESCU GEORGEL	LAC.CONSTR.NAV	TAUTEANU CORNELICA	LAC.CONSTR.NAV	NICULESCU IULIAN	SUDOR ELECTRIC
IONITA DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV	TINTA MARIN	LAC.CONSTR.NAV	NILA VASILE	SUDOR ELECTRIC
JIDOVU VASILE	LAC.CONSTR.NAV	TIPIRIG MARIAN	LAC.CONSTR.NAV	NOURESCU STELIAN	SUDOR ELECTRIC
LUNGOCI AUREL	LAC.CONSTR.NAV	TOMA GHEORGHE	LAC.CONSTR.NAV	PETCU IONEL	SUDOR ELECTRIC
LUNGU NICOLAE	LAC.CONSTR.NAV	TOMA GRIGORE	LAC.CONSTR.NAV	PIRTU COSTEL	SUDOR ELECTRIC

17

POCRISTE COSTICA	SUDOR ELECTRIC	**SECTIA II REPARATII NAVE**		CULEA TRAIAN	LAC.MONT.
POPOV IVAN	SUDOR ELECTRIC	BUCUR VICTOR	SEF SECTIE	DELEANU PAUL	LAC.MONT.
PUTINA NICOLAE	SUDOR ELECTRIC	CIOACA MARIN	TEHNICIAN	DINU MARIAN	LAC.MONT.
RADU VALERIU	SUDOR ELECTRIC	BABALI NICOLAIE	PRIM-DISTR.M.SC	DRANGA MITICA	LAC.MONT.
RADU IORDAN-MARIAN	SUDOR ELECTRIC	CIUPITU AURICA	PRIM-DISTR.M.SC	FLOREA ALIN-LUCIAN	LAC.MONT.
RADUCAN AUREL CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC	GHITA VIRGIL	PRIM-DISTR.M.SC	FLOREA PAUL	LAC.MONT.
RAICEA FIRICA	SUDOR ELECTRIC	MUSTATA GHEORGHE	PRIM-DISTR.M.SC	FLOREA PETRE	LAC.MONT.
RAICEA VASILICA	SUDOR ELECTRIC	BALAN RAVEICA	MUN.NECALIFICAT	FLUERARIU STEFAN	LAC.MONT.
RUBICA CRISTINEL	SUDOR ELECTRIC	BAUBEC SAPET	MUN.NECALIFICAT	FRATILA GHEORGHE	LAC.MONT.
RUMEGA DAMIAN	SUDOR ELECTRIC	BICA ELENA	MUN.NECALIFICAT	GAINA MIHAI	LAC.MONT.
SCAFARU VASILE	SUDOR ELECTRIC	DUMITRACHE GEORGETA	MUN.NECALIFICAT	GEAGEAC MIRCEA	LAC.MONT.
SEBI ADRIAN	SUDOR ELECTRIC	**ATELIER MONTAJ AGREGATE RN**		GIOGLOVAN STEFAN	LAC.MONT.
SEBI FLAVIAN	SUDOR ELECTRIC	DUMITRESCU RADU	SEF ATELIER	GOGONEA MARIAN	LAC.MONT.
SEITMAMBET SEZEN	SUDOR ELECTRIC	BUZEA RADU-VICTOR	INGINER	ILASCU CRISTIAN	LAC.MONT.
SMARANDA SOFIA	SUDOR ELECTRIC	CIUCAS HARALAMBIE	INGINER	ISPAS ION	LAC.MONT.
STEFAN MATEI	SUDOR ELECTRIC	TANASE CLAUDIA-NICOLETA	INGINER	ISTRATE ION	LAC.MONT.
STRACHINESCU GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC	BALABAN CONSTANTIN	MAISTRU	ITU SORIN-VIOREL	LAC.MONT.
TELEHOI VALENTIN-ION	SUDOR ELECTRIC	CALEMINTE GHEORGHE	MAISTRU	IVANCIU VASILE	LAC.MONT.
TROFIN NECULAI	SUDOR ELECTRIC	DOBRE ION	MAISTRU	JUGARIU CONSTANTIN	LAC.MONT.
TUDORAN MIHAIL	SUDOR ELECTRIC	ILASCU IULIAN	MAISTRU	LAZAR CORNEL	LAC.MONT.
VORNICU PETRA-VIOLETA	SUDOR ELECTRIC	PRODAN ION	MAISTRU	LEUCA DUMITRU	LAC.MONT.
ZAHARIA NUTA	SUDOR ELECTRIC	SERBAN ATANASIE	MAISTRU	LEVENTE STELICA	LAC.MONT.
ZAMFIRESCU IONEL	SUDOR ELECTRIC	SMEU VICTOR	MAISTRU	LUNGU AURELIAN	LAC.MONT.
AIFTINCA IOAN	SUDOR CU GAZE	VASILE MARINCU	MAISTRU	LUPASCU ION	LAC.MONT.
ANTON GHEORGHE	SUDOR CU GAZE	BACIU VASILICA	ELEC.INST.ELECT	LUPU CONSTANTIN	LAC.MONT.
ASIMIONESEI NICULAI	SUDOR CU GAZE	COMAN ELENA	ELEC.INST.ELECT	MANAILA APOSTU	LAC.MONT.
BALEANU NICULAE	SUDOR CU GAZE	COSTACHE PETRE	ELEC.INST.ELECT	MANTALE VIOREL	LAC.MONT.
BIDASCA NICOLAIE	SUDOR CU GAZE	DRAGOI NICOLAE	ELEC.INST.ELECT	MARCU PETRU	LAC.MONT.
BOLOHAN GHEORGHE	SUDOR CU GAZE	GHEORGHIU EMIL	ELEC.INST.ELECT	MENAN BEADIN	LAC.MONT.
BOURUC VIOREL	SUDOR CU GAZE	ILIE MARIN	ELEC.INST.ELECT	MILICA MARCEL	LAC.MONT.
BUGA MARINICA-GHE.	SUDOR CU GAZE	IORDAN NELU	ELEC.INST.ELECT	MUNTEANU STEFAN	LAC.MONT.
CIOCOIU IOAN	SUDOR CU GAZE	RUSU COSTEL	ELEC.INST.ELECT	MUSTAFA TURGAI	LAC.MONT.
COSTACHE PAULICA	SUDOR CU GAZE	SASU CONSTANTIN	ELEC.INST.ELECT	MUSTATEA IONEL	LAC.MONT.
CREANGA COSTICA	SUDOR CU GAZE	SOFRONE DUMITRA	ELEC.INST.ELECT	NEDU ION	LAC.MONT.
CRUDU VALERIU	SUDOR CU GAZE	STAN NECULAI	ELEC.INST.ELECT	NEGRU ION	LAC.MONT.
HAGICALIL MUZACHIR	SUDOR CU GAZE	STOICA MIHAIU	ELEC.INST.ELECT	NICOLAE STEFAN	LAC.MONT.
LAZAR ION	SUDOR CU GAZE	TRUTA IOAN AURELIAN	ELEC.INST.ELECT	NICOLAE VALERICA	LAC.MONT.
MANGIRU VALENTIN	SUDOR CU GAZE	TUDORASCU CRISTIAN	ELEC.INST.ELECT	NUTU COSTICA	LAC.MONT.
MOISE VIOREL	SUDOR CU GAZE	CORCODEL STEFAN	FORJOR MAN.MEC.	PARASCHIV NICOLAE	LAC.MONT.
MOROSANU GHEORGHE	SUDOR CU GAZE	ION ENACHE	FORJOR MAN.MEC.	PARASCHIV DAN	LAC.MONT.
NALBARU ION	SUDOR CU GAZE	NITU NICOLAE	FORJOR MAN.MEC.	PAUCA MARICEL	LAC.MONT.
PETRE ION	SUDOR CU GAZE	PASCU ARGHIR	FORJOR MAN.MEC.	PETCU CONSTANTIN	LAC.MONT.
POPITANU VASILE	SUDOR CU GAZE	CONSTANTIN NICU-PUIU	LAC.CONSTR.NAV	PODPANIUC TIBERIU	LAC.MONT.
POPITANU CONSTANTIN	SUDOR CU GAZE	DANCIU SANDEL	LAC.CONSTR.NAV	POPA JAN	LAC.MONT.
PURICE GHEORGHE	SUDOR CU GAZE	STEREA COSTEL	LAC.CONSTR.NAV	POPA ION	LAC.MONT.
SAVA LUCIAN	SUDOR CU GAZE	TROFIN NICULAI	LAC.CONSTR.NAV	POPESCU VASILE-SEVASTIAN	LAC.MONT.
SIRGHI TOADER	SUDOR CU GAZE	ACHIM NECULAIE	LAC.MONT.AG.E.T	RACULEANU NICOLAIE	LAC.MONT.
VASILACHE VASILE	SUDOR CU GAZE	ADAM ION	LAC.MONT.AG.E.T	RADOI CONSTANTIN	LAC.MONT.
VATAMANU IOAN	SUDOR CU GAZE	AMET GEVGET	LAC.MONT.AG.E.T	RAILEANU GRIGORE	LAC.MONT.
ZAMFIRESCU NICULAI	SUDOR CU GAZE	AXENTE STAN	LAC.MONT.AG.E.T	RAILEANU NICOLAIE	LAC.MONT.
BALTARETU NICOLAE	MUN.NECALIFICAT	BABA DUMITRU	LAC.MONT.AG.E.T	ROSU PETRE	LAC.MONT.
DAN AURELIAN	MUN.NECALIFICAT	BADIU ION	LAC.MONT.AG.E.T	SANDU STELIAN	LAC.MONT.
DANDEA GHEORGHE	MUN.NECALIFICAT	BEU NICULAE	LAC.MONT.AG.E.T	SLAV MARIN	LAC.MONT.
ENUSCA MARIAN	MUN.NECALIFICAT	BIRIS IULIAN	LAC.MONT.AG.E.T	SOARE ION	LAC.MONT.
IONASCU GABRIEL-MARIAN	MUN.NECALIFICAT	BORCEA IONEL	LAC.MONT.AG.E.T	STAN GHEORGHE	LAC.MONT.
MIHAI COSTEL	MUN.NECALIFICAT	BUDA STERE	LAC.MONT.AG.E.T	STANCU NICOLAE	LAC.MONT.
NICULESCU TRAIAN-GABRIEL	MUN.NECALIFICAT	BUTNARIU IOSIF	LAC.MONT.AG.E.T	STEFAN CONSTANTIN	LAC.MONT.
PARAPEANU GELU	MUN.NECALIFICAT	CARAZEANU NICOLAE	LAC.MONT.AG.E.T	STRAT VASILE	LAC.MONT.
PATRU FLORIN	MUN.NECALIFICAT	CAZACU CHIRITA	LAC.MONT.AG.E.T	STROE MARINICA	LAC.MONT.
ROSU IONEL	MUN.NECALIFICAT	CIOCEA PETRE	LAC.MONT.AG.E.T	TARALUNGA ION	LAC.MONT.
SEPTAR FERIT	MUN.NECALIFICAT	COJOCARU COSTEL	LAC.MONT.AG.E.T	TARLUNGEANU GHEORGHE	LAC.MONT.
STANCIULESCU NICOLAE	MUN.NECALIFICAT	COSTANIUC GICA	LAC.MONT.AG.E.T	TOMA LUCIA NICOLETA	LAC.MONT.
TAIFAS DORIAN	MUN.NECALIFICAT	COSTIN GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T	TOMA GHIORGHE	LAC.MONT.
TURCU GIGI-ADRIAN	MUN.NECALIFICAT	COVALCIUC IOAN	LAC.MONT.AG.E.T	TUDOR FLOREA	LAC.MONT.
CHIRITA MATIAN	SUDOR ELECTRIC			TUDORASCU NICOLAE	LAC.MONT.

18

TURICEANU STEFAN	LAC.MONT.AG.E.T
ULESANU GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T
DOBRE SIMONA	LAC.REPAR.UNIV.
CIOFU DUMITRU DAN	STRUNG.MAS.ORIZ
COZMA NECULAI	STRUNG.MAS.ORIZ
BERCA NICOLAIE	SUDOR ELECTRIC
CIURARIU AUREL	SUDOR ELECTRIC
DIACONU VOLINAS	SUDOR ELECTRIC
ITOAFA FLORIAN	SUDOR ELECTRIC
MENZAT NIASEDIN	SUDOR ELECTRIC
NUTA LIVIU	SUDOR ELECTRIC
RAICOVICI DUMITRU	SUDOR ELECTRIC
SANDU CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC
LAKATOS MARTIN	TACHELAGIU
MANEA RADU	TACHELAGIU
NICULESCU MIHAIL	TACHELAGIU
ROMAN ION	TACHELAGIU
SERBAN PANTELIE	TACHELAGIU
STOICA NICOLAIE	TACHELAGIU
CIUCA ION	TERMIST PIESE
AMET ONDER	TUBULATOR NAVE
BALANICA VASILE AURELIAN	TUBULATOR NAVE
BENDEAC DUMITRU	TUBULATOR NAVE
BOBILCA CONSTANTIN	TUBULATOR NAVE
BRAN VASILE	TUBULATOR NAVE
CIUCURAS MARIA	TUBULATOR NAVE
COMAN TUDOREL	TUBULATOR NAVE
EMIRSALI ALI	TUBULATOR NAVE
FODOR ALEXANDRU	TUBULATOR NAVE
ILINA VASILE	TUBULATOR NAVE
IONESCU ION	TUBULATOR NAVE
MANOLEA TOADER	TUBULATOR NAVE
MICU LIVIU	TUBULATOR NAVE
MOISEI COSTICA	TUBULATOR NAVE
MORDIANU AUREL	TUBULATOR NAVE
NACU GHEORGHE-FELICIAN	TUBULATOR NAVE
NEZAMI RAMI	TUBULATOR NAVE
STATE VICTOR	TUBULATOR NAVE
TOADER EMIL	TUBULATOR NAVE
UTA MARINICA	TUBULATOR NAVE
BURCA MARIAN	TURNATOR FORMA
DARDAC STELIAN	TURNATOR FORMA
MANCIU ROMICA	TURNATOR FORMA
VASILE NICOLAE	TURNATOR FORMA
BALAN CONSTANTIN-DANUT	MUN.NECALIFICAT
DOGARU IONUT	MUN.NECALIFICAT
NEAGU SORIN-IONUT	MUN.NECALIFICAT
PARASCHIV COSTEL	MUN.NECALIFICAT
SMEU CONSTANTIN	MUN.NECALIFICAT
TRIFU DANIEL-RAZVAN	MUN.NECALIFICAT

ATEL.TUBULATURA ELECTRICA.RN

SOARE MARIUS	SEF ATELIER
NASURLA ERGEAN	INGINER
BAUTU FLOREA	MAISTRU
BECIU DUMITRU	MAISTRU
DUMITRACHE GHEORGHE	MAISTRU
FETICU GHEORGHE	MAISTRU
GEORGESCU VIOREL	MAISTRU
GHELDAGI SINAN	MAISTRU
MOCANU TRAIAN	MAISTRU
SEITAN CONSTANTIN	MAISTRU
UZUN ION	MAISTRU
APTI NEGIATIN	BOBINATOR TRANS
APTULA MURSEL	BOBINATOR TRANS
DERVIS REDIN	BOBINATOR TRANS
ESALI SAMIR	BOBINATOR TRANS
ISTRATE STEFAN	BOBINATOR TRANS
MODICA MIGARA	BOBINATOR TRANS
MORARU TUDOREL	BOBINATOR TRANS
NEAMTU NICOLAE	BOBINATOR TRANS
PAPADIE ALEXANDRU	BOBINATOR TRANS
STRATULAT VIOREL	BOBINATOR TRANS
ALEXANDRU ION	ELEC.INST.ELECT
ASAN EAHIA	ELEC.INST.ELECT
BADIC IOAN	ELEC.INST.ELECT
BOACA CONSTANTIN	ELEC.INST.ELECT
BUCUR MICULAE BORIS	ELEC.INST.ELECT
BUJOREANU STEFAN	ELEC.INST.ELECT
CARAPCEA BADEA	ELEC.INST.ELECT
CAZACU GHEORGHE	ELEC.INST.ELECT
CAZAZIAN HAIG	ELEC.INST.ELECT
CHEOSEA NELU	ELEC.INST.ELECT
CHIRCIU GHEORGHE	ELEC.INST.ELECT
CHIRU IONEL-MARIUS	ELEC.INST.ELECT
COBILA MARIA	ELEC.INST.ELECT
CRACIUN GHEORGHE	ELEC.INST.ELECT
CRAIU TRAIAN	ELEC.INST.ELECT
FRATILA STEFAN	ELEC.INST.ELECT
ILIEF NICOLAE	ELEC.INST.ELECT
ILISEI PETRU	ELEC.INST.ELECT
MITU NICOLAE	ELEC.INST.ELECT
MÚNTEANU ALINA MAGDALENA	ELEC.INST.ELECT
MUSTAFA NEAZI	ELEC.INST.ELECT
NICA NICOLAE	ELEC.INST.ELECT
NITA VASILE	ELEC.INST.ELECT
PARASCHIV MARIAN	ELEC.INST.ELECT
PISTALE GHEORGHE	ELEC.INST.ELECT
SOARE ION	ELEC.INST.ELECT
STOICA STEFAN-CONSTANTIN	ELEC.INST.ELECT
SUCIU ION-CONSTANTIN	ELEC.INST.ELECT
SULIMAN ENVER	ELEC.INST.ELECT
CRACIUN NICOLAE	ELECTR.REP.ACUM
MEMET SEPCATI	ELECTR.REP.ACUM
URSULEAN DUMITRU	ELECTR.REP.ACUM
DEACU ALEXANDRU	FREZOR UNIVERS.
IANCU DUMITRU	GALVANIZ.EL-TER
OPREA NICU	GALVANIZ.EL-TER
CHIVU NECULAI	IZOL_TERM.FONIC
CIUCHI NECULAI	IZOL_TERM.FONIC
DICIANU STEFAN	IZOL_TERM.FONIC
DOBROGEANU NICOLAE	IZOL_TERM.FONIC
ENACHE ION	IZOL_TERM.FONIC
ENCIU ANDREI	IZOL_TERM.FONIC
LAZAR MANEA	IZOL_TERM.FONIC
NENCIU VASILE	IZOL_TERM.FONIC
PANATAU ION	IZOL_TERM.FONIC
PANATAU GEORGETA	IZOL_TERM.FONIC
TEGUS ION	IZOL_TERM.FONIC
TODIRAS IOAN	IZOL_TERM.FONIC
UNGUREANU MARIA	IZOL_TERM.FONIC
CANCIULESCU MARIN	IZOL_TERM.FONIC
CRISTEA DANIEL	IZOL_TERM.FONIC
TEODOSESCU NICULINA	IZOL_TERM.FONIC
VIRDOL TUDOR	IZOL_TERM.FONIC
ADI ADNAN	IZOL_TERM.FONIC
ALBU TOADER	IZOL_TERM.FONIC
BAGIS ERVIN	IZOL_TERM.FONIC
BARBU PAUL	IZOL_TERM.FONIC
BEJAN ION	LAC.CONSTR.NAV
BORAS FERUDIN	LAC.CONSTR.NAV
BUIACICI FLORIAN	LAC.CONSTR.NAV
BURLACU DUMITRU	LAC.CONSTR.NAV
CAZACU MARIAN	LAC.MONT.AG.E.T
CHIRILA EUGEN	LAC.MONT.AG.E.T
CIUCURAS COSTICA	LAC.MONT.AG.E.T
COLAREZA ANICA	LAC.MONT.AG.E.T
COMNEA VASILE	LAC.MONT.AG.E.T
CONSTANTIN ION	LAC.MONT.AG.E.T
COSTOF ADRIAN	LAC.MONT.AG.E.T
CRACIUN MIHAI	LAC.MONT.AG.E.T
CULEA NICOLAE	LAC.MONT.AG.E.T
CULEA MARIAN	LAC.MONT.AG.E.T
DRUGA ION	LAC.MONT.AG.E.T
ENACHE ION	LAC.MONT.AG.E.T
EVDOCHIM DUMITRU	LAC.MONT.AG.E.T
FARCAS ADRIAN	LAC.MONT.AG.E.T
FARCAS MARIAN	LAC.MONT.AG.E.T
FILIMON SILVIU-LUCIAN	LAC.MONT.AG.E.T
FLOREA ION	LAC.MONT.AG.E.T
GABAROI GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T
GALCA VASILE	LAC.MONT.AG.E.T
IANCU MIHAI	LAC.MONT.AG.E.T
ION GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T
ISPAS ILIE	LAC.MONT.AG.E.T
ISTRATE CONSTANTIN-IONUT	LAC.MONT.AG.E.T
ITU PETRICA MIHAI	LAC.MONT.AG.E.T
IUSTIUC CORNELIU-IOAN	LAC.MONT.AG.E.T
LASZLO LUDOVIC	LAC.MONT.AG.E.T
MARIN CONSTANTIN	LAC.MONT.AG.E.T
MATEI DANIEL	LAC.MONT.AG.E.T
MEMIS FERAT	LAC.MONT.AG.E.T
MINGALAGIU COSTEL	LAC.MONT.AG.E.T
MORARU GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T
MORDIANU CONSTANTIN	LAC.MONT.AG.E.T
NASTASESCU AUGUSTIN-ION	LAC.MONT.AG.E.T
NEDELEA VICTOR	LAC.MONT.AG.E.T
PASCU STEFAN	LAC.MONT.AG.E.T
PASTRAMA ENACHE	LAC.MONT.AG.E.T
PATRASCU PETRE	LAC.MONT.AG.E.T
PETCU ION	LAC.MONT.AG.E.T
SANDRU PETRE	LAC.MONT.AG.E.T
SFET GABRIEL	LAC.MONT.AG.E.T
STANIMIR ION	LAC.MONT.AG.E.T
STANIMIR GEORGE-DORU	LAC.MONT.AG.E.T
SUCH ROBERT	LAC.MONT.AG.E.T
TARANU ION	LAC.MONT.AG.E.T
TARANU MARIAN	LAC.MONT.AG.E.T
TATULEA GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T
TINCU IONEL BRINCOV.	LAC.MONT.AG.E.T
TINCU VIOREL	LAC.MONT.AG.E.T
TOMA VIOREL-NICOLAE	LAC.MONT.AG.E.T
TOMA VASILE	LAC.MONT.AG.E.T
TUDORAN ILIE	LAC.MONT.AG.E.T
VASILE CONSTANTIN	LAC.MONT.AG.E.T
VELI GEVAT	LAC.MONT.AG.E.T
ZEVRI TUREN	LAC.MONT.AG.E.T
DAMIAN NICU	METAL.MET.TOP
ALEXANDRU ION	STRUNG.MAS.ORIZ
BUTOI VASILE	STRUNG.MAS.ORIZ
PACURARU ION	STRUNG.MAS.ORIZ
RIZEA NICULAE	STRUNG.MAS.ORIZ
STEFAN GHEORGHE	STRUNG.MAS.ORIZ
URSE MARIN	STRUNG.MAS.ORIZ
BECIU AUREL	SUDOR ELECTRIC

DIACONOVICI IOAN	SUDOR ELECTRIC	ISPAS ADRIAN	LAC.MONT.AG.E.T	GHEORGHES CORNELIA	VOPSITOR
ENCIU IULIAN	SUDOR ELECTRIC	MACOVEI DORU	LAC.MONT.AG.E.T	GHEORGHIU MIHAIL	VOPSITOR
GLISA ELENA	SUDOR ELECTRIC	MANEA ADRIAN	LAC.MONT.AG.E.T	GORGAN AURELIAN	VOPSITOR
LUCA DUMITRU	SUDOR ELECTRIC	MAVRU VOICU	LAC.MONT.AG.E.T	GUZGA CATINCA	VOPSITOR
NEDEA DUMITRU AUREL	SUDOR ELECTRIC	MUNTEANU VASILE	LAC.MONT.AG.E.T	HAPAU ILIE	VOPSITOR
PERJU IONEL	SUDOR ELECTRIC	PAUNETE VALENTIN	LAC.MONT.AG.E.T	IANCU MIRELA	VOPSITOR
RADULESCU MIRCEA	SUDOR ELECTRIC	PAVEL GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T	IONESCU ANGELICA	VOPSITOR
VINTILA CONSTANTIN	SUDOR ELECTRIC	PAVEL CONSTANTIN-DANIEL	LAC.MONT.AG.E.T	IONITA MARIA	VOPSITOR
PRUTEANU CONSTANTIN	SUDOR CU GAZE	PELIN MIHAI	LAC.MONT.AG.E.T	LUCHIAN GAVRILA	VOPSITOR
STOIAN VASILE	SUDOR CU GAZE	POPESCU-JITARU ANDRIAN	LAC.MONT.AG.E.T	MATEI NICOLAE	VOPSITOR
ABLEZ CETIN	TUBULATOR NAVE	SMARANDA DOREL	LAC.MONT.AG.E.T	MATEI ALIETA	VOPSITOR
AMIRONESEI VASILE	TUBULATOR NAVE	SOLOMON VASILE	LAC.MONT.AG.E.T	MICU ELENA	VOPSITOR
ANDREI NECULAI	TUBULATOR NAVE	STEFAN EMILIAN	LAC.MONT.AG.E.T	MOLDOVEANU VASILE	VOPSITOR
BIRSAN DOBRIN	TUBULATOR NAVE	TANISLAVESCU IONEL-MARIAN	LAC.MONT.AG.E.T	NEAGU GIGI	VOPSITOR
CIBOTARU DUMITRU	TUBULATOR NAVE	VASILIEV MIRCEA-DANIEL	LAC.MONT.AG.E.T	NICOLAE GHEORGHE	VOPSITOR
COMAN GHEORGHE	TUBULATOR NAVE	VELICU MARIUS	LAC.MONT.AG.E.T	NOVAC MIHAI	VOPSITOR
CRETU VASILE	TUBULATOR NAVE	IZET MAMURIE	PRIM-DISTR.M.SC	OPREA EFTIM	VOPSITOR
CURTEDE GEAUCAITAR	TUBULATOR NAVE	STANCU MARIAN	SCULER-SDV	OSMAN AIREDIN	VOPSITOR
DUTU VICTOR	TUBULATOR NAVE	DANALACHE ION	STRUNG.MAS.ORIZ	PACIU GHEORGHE	VOPSITOR
GIMPIREA MARIN	TUBULATOR NAVE	ADAMESCU IOAN CATALIN	SUDOR ELECTRIC	PADINEANU VASILE	VOPSITOR
ILIE MIHAI	TUBULATOR NAVE	PURICE GHEORGHE	SUDOR ELECTRIC	PAIU MILICA	VOPSITOR
LEMNARU MARICEL-GIGEL	TUBULATOR NAVE	COSMEANU ION	TIMPLAR IZOLAT	PAPUC MARIA	VOPSITOR
MITREA RADU	TUBULATOR NAVE	OOBRE GHEORGHE	TIMPLAR IZOLAT	PARNEA ARISTITA	VOPSITOR
MOCANASU GHEORGHE	TUBULATOR NAVE	DRAGHICI NECULAI	TIMPLAR IZOLAT	POPA ANISOARA	VOPSITOR
NEAGU MATACHE	TUBULATOR NAVE	ENACHE GHEORGHE	TIMPLAR IZOLAT	PUIU ILIE	VOPSITOR
NEZAMI RAIP	TUBULATOR NAVE	MATROS NICOLAE	TIMPLAR IZOLAT	REIS ELENA	VOPSITOR
PLESA MARIN	TUBULATOR NAVE	NEAGU VASILE	TIMPLAR IZOLAT	RUSU VASILICA	VOPSITOR
RADU MIHAITA	TUBULATOR NAVE	PINDARU VASILE	TIMPLAR IZOLAT	SALCUTEANU DANIEL GERARD	VOPSITOR
RUSU SEVASTEL	TUBULATOR NAVE	STANICA CONSTANTIN	TIMPLAR IZOLAT	SEVASTIAN AURICA	VOPSITOR
STOICA JEAN	TUBULATOR NAVE	TITIANU DUMITRU	TIMPLAR IZOLAT	SOARE MARIOARA	VOPSITOR
BREZEANU ELVIRA	VULCAN.LA PRESE	TITU DUMITRU	TIMPLAR IZOLAT	STANCU GEORGE	VOPSITOR
CAZACU IOAN	VULCAN.LA PRESE	VELULA RIDVAN	TIMPLAR IZOLAT	TABAC MARIUS	VOPSITOR
JIGOREANU EUGEN	VULCAN.LA PRESE	BENDEAC CONSTANTIN	VELAR MATISOR	TANASA GELU	VOPSITOR
LECA GHEORGHE	VULCAN.LA PRESE	DOROBANTU TUDOR	VELAR MATISOR	TIMINGERIU PROFIRA	VOPSITOR
LECA MARICICA	VULCAN.LA PRESE	DUMITRU TUDOREL	VELAR MATISOR	TOMA MARIANA	VOPSITOR
NEAGU OCTAVIA	VULCAN.LA PRESE	FORNADE DORU	VELAR MATISOR	TOMA VOCHITA	VOPSITOR
SECTIA III REPARATII NAVE		ION SAVU	VELAR MATISOR	TOPORASCU DANUT	VOPSITOR
COSTEA GICU	SEF SECTIE	LAZARESCU LUCIAN	VELAR MATISOR	TURLOI ANGELA	VOPSITOR
IDTU ION	SUBINGINER	NETEDU COSTICA	VELAR MATISOR	TURLOI CONSTANTIN	VOPSITOR
BAZIRU PARASCHIV	MAISTRU	SAMSON CONSTANTIN	VELAR MATISOR	VICHIRIUC IOAN	VOPSITOR
BECHIR TEMUCIN	MAISTRU	ALI GEILAN	VOPSITOR IND.	ZAMFIR GHEORGHE	VOPSITOR
COSTACHE SIMA	MAISTRU	ALI ALI	VOPSITOR IND.	AFTENI ENE-DANUT	MUN.NECALI
DRAGAN MIHAI	MAISTRU	ANURI GEORGE	VOPSITOR IND.	ANDREI NICOLAE	MUN.NECALI
MATEI ILIE	MAISTRU	ANUSCA MIHAI	VOPSITOR IND.	ANUSCA NICUSOR	MUN.NECALI
RADU VASILE	MAISTRU	BALMUS PAULINA	VOPSITOR IND.	BUHLEA ZOITA	MUN.NECALI
COJOCARU NOREL	CURATITOR-SABLA	BANCIU IONEL	VOPSITOR IND.	BULBOACA TATIANA	MUN.NECALI
CARAPIT DUMITRU	ELEC.INTRETINER	BEJAN DUMITRA	VOPSITOR IND.	CASUNEANU MIHAI-GABRIEL	MUN.NECALI
CLINCIU CONSTANTIN	ELEC.INTRETINER	BOANGHES IOAN	VOPSITOR IND.	CHIRILA TITI	MUN.NECALI
ISMAIL TECHIN	ELEC.INTRETINER	BOTARU FLOAREA	VOPSITOR IND.	CRAIU TOMEL-VENUS	MUN.NECALI
SCARLAT FLOREA	ELEC.INTRETINER	BUHAN GHEORGHE	VOPSITOR IND.	DODU STEFANIA	MUN.NECALI
ANDREI VASILE	LAC.MONT.AG.E.T	BUZALIC NICULAI	VOPSITOR IND.	DRAGHICI EUGENIA	MUN.NECALI
BECHIR CHENAN	LAC.MONT.AG.E.T	CALINCIUC MARIA	VOPSITOR IND.	GORGAN NICOLAE	MUN.NECALI
BORALI SEPCADIN	LAC.MONT.AG.E.T	CAZACU COSTEL	VOPSITOR IND.	HIRCA EVELIN	MUN.NECALI
BUGA CORNELIU-ELVIR	LAC.MONT.AG.E.T	CIUHUREANU COSTICA	VOPSITOR IND.	IBADULA ENGHIN	MUN.NECALI
CAPLAN IONEL	LAC.MONT.AG.E.T	COJOCARIU DORINA	VOPSITOR IND.	LOGHIN VALTER-FLORIN	MUN.NECALI
CRETU MIRCEA	LAC.MONT.AG.E.T	CRACIUN CORNEL	VOPSITOR IND.	LUCA VIORICA	MUN.NECALI
CUNETI LIVIU-CORNEL	LAC.MONT.AG.E.T	CRETU MARIA	VOPSITOR IND.	LUPASCU MARIAN	MUN.NECALI
DARDAC VASILE	LAC.MONT.AG.E.T	DAVID MARIAN	VOPSITOR IND.	LUPU COSTICA	MUN.NECALI
DINU MARIAN	LAC.MONT.AG.E.T	DUDEA IBOLYA	VOPSITOR IND.	MANTALAU FANICA	MUN.NECALI
DRAGOMIR IONEL	LAC.MONT.AG.E.T	DUMESCU LIDIA	VOPSITOR IND.	MUSTAFA REVAN	MUN.NECALI
FILCA GHEORGHE	LAC.MONT.AG.E.T	DUMESCU VASILE	VOPSITOR IND.	NECULAI MIRELA	MUN.NECALI
FURTUNA MIRCEA	LAC.MONT.AG.E.T	DUMITRU STEFAN	VOPSITOR IND.	OLARU MARCEL	MUN.NECALI
GORGAN DORIN-FLORIN	LAC.MONT.AG.E.T	FLORESCULUMAICU ELENA	VOPSITOR IND.	ORODEL NICOLAE	MUN.NECALI
GRADEANU MARIN	LAC.MONT.AG.E.T	GHEORGHE ELENA	VOPSITOR IND.	PANTELICA MARIOARA	MUN.NECALI
		GHEORGHE FLORIAN	VOPSITOR IND.	PRISACARIU GHEORGHE	MUN.NECALI

ROTARU ROBERT-NECULAI	MUN.NECALIFICAT

SEC.DOCURI PL.SI GRUP NAVE

STAN MARIN	SEF SECTIE
VLAICULESCU DAN IOAN	SEF ATELIER
DRAGUT CONSTANTIN	COMANDANT
MUSAT ION	COMANDANT
MOSOIU GHEORGHE	PILOT MARITIM
ANDREI NICULAE	SEF ECHIPAJ
NICOLAESCU CONSTANTIN	SEF ECHIPAJ
SALARIU ILIE	SEF ECHIPAJ
BUJOI EUGENIU	SEF MECANIC
KELLER MIHAI-CORNELIU	SEF MECANIC
MURAT CHEMAL	SEF MECANIC
DUGHEAN MIHAI	ELEC.INTRETINER
PITURU MARIN	ELEC.INTRETINER
SPONTE MITICA	ELEC.INTRETINER
GAFITOI MIHAI	MACARAGIU GR.I
IONEL ION	MACARAGIU GR.I
BADEA CRISTIAN	MARINAR
BITLAN IULIAN-OVIDIU	MARINAR
CABUZ STELIAN	MARINAR
CALIL ILHAN	MARINAR
CRETU VASILE	MARINAR
DIMA SPIRU-RADU	MARINAR
IONITA ION	MARINAR
ISMAIL ENVER	MARINAR
MORARU MARIAN-VALENTIN	MARINAR
MOSOIU DORU	MARINAR
POPA AURELIAN-DANUT	MARINAR
SACUI VICTOR	MARINAR
TILA FLORIAN-ALFRED	MARINAR
TOTE NICOLAIE	MARINAR
BECHIR ERGEAN	MOTORIST
BRATOSIN DANUT	MOTORIST
CIOBANU MARIAN	MOTORIST
DANCI GHEORGHE	MOTORIST
ION DORIN-ADRIAN	MOTORIST
NASTASESCU MIHAI	MOTORIST
NEAGU CLAUDIU	MOTORIST
OSMAN GENAN	MOTORIST
OSMAN SAIT	MOTORIST
VLADIMIROV NICOLAE	MOTORIST
VLASCEANU GHEORGHE	MOTORIST
VOICU MIHAIL	MOTORIST
GHERASIM MIHAI	OF.ELECTRICIAN
HALCIUC CONSTANTIN	ELEC.INTRETINER
IVANCIU ION	ELEC.INTRETINER
LIA PAUL	ELEC.INTRETINER
LINGURITA ION	ELEC.INTRETINER
RADU PETRE	ELEC.INTRETINER
HAGI STERE	LAC.CONSTR.NAV
ANDREI GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.
BASESCU VIRGIL	LAC.REPAR.UNIV.
DRAGAN STEFAN	LAC.REPAR.UNIV.
JIPA MARIAN	LAC.REPAR.UNIV.
LIEA NICOLAE	LAC.REPAR.UNIV.
MARIAN DANIEL	LAC.REPAR.UNIV.
MIHALCEA ION	MACARAGIU GR.I
ARHIP ZENOVIA	MACARAGIU GR.I
DAMIAN IONICA	MACARAGIU GR.I
FILIP ANA	MACARAGIU GR.I
MARINESCU REGHINA	MACARAGIU GR.I
TITES ELENA	MACARAGIU GR.I
GEAMBULAT RAMAZAN	MARANGOZ CALAF.

TARANESCU ION	MARANGOZ CALAF.
TIMOFTE STELIAN	TUBULATOR NAVE
GUZGA MIHAI	LAC.REPAR.UNIV.

AT.DOC PLUTITOR NR.2

BABOIA AUREL	SEF ATELIER
STOICA VASILE	MAISTRU
RAZDAROJNI VIRGIL	COND.SALUPA
COJOCARU LAURENTIU	MOTORIST
SOARE ILIE	MOTORIST
DUMITRU GHEORGHE	ELEC.INTRETINER
FRICOSU MARIN	ELEC.INTRETINER
MARINESCU VICTOR	ELEC.INTRETINER
PETROV CHIRIL	ELEC.INTRETINER
POSTARU PERU	ELEC.INTRETINER
TITEI ION	ELEC.INTRETINER
TUDOSE CONSTANTIN	ELEC.INTRETINER
VLADA DUMITRU	ELEC.INTRETINER
GHEORGHE CONSTANTIN	INSTALAT.SANIT
BALBAE MUSAT	LAC.REPAR.UNIV.
FURCULEA IONEL	LAC.REPAR.UNIV.
LAZAR NECULAI	LAC.REPAR.UNIV.
LEFTER GHEORGHE	LAC.REPAR.UNIV.
MIU NICOLAE	LAC.REPAR.UNIV.
NICULA GRIGORE	LAC.REPAR.UNIV.
PANTICANU CONSTANTIN	LAC.REPAR.UNIV.
TALAU GICA	LAC.REPAR.UNIV.
ZUGRAVU GHIORGHE	LAC.REPAR.UNIV.
GHEORGHE GERMENIA	LIFTIER
LAMBA FLOAREA	LIFTIER
ANDRICI IOANA	MACARAGIU GR.I
ANDRONESCU NICOLETA	MACARAGIU GR.I
ARGINT VASILE	MACARAGIU GR.I
BUTNARU CECILIA	MACARAGIU GR.I
CALTEA RODICA	MACARAGIU GR.I
CHIVU ION	MACARAGIU GR.I
CIOCAN MIHAITA	MACARAGIU GR.I
CIUREA AURICA	MACARAGIU GR.I
CONSTANTIN AURICA	MACARAGIU GR.I
CUSA HRISTU	MACARAGIU GR.I
CUSGUNEANU ION	MACARAGIU GR.I
DOBRE MARIA	MACARAGIU GR.I
FASIE FRUSINA	MACARAGIU GR.I
GRUMEZA MARIETA	MACARAGIU GR.I
ION LIDIA	MACARAGIU GR.I
LUNGU MARIA	MACARAGIU GR.I
MELINTE SOFIA	MACARAGIU GR.I
NITA IONICA NELA	MACARAGIU GR.I
SAVA STEFAN	MACARAGIU GR.I
STANCIU COSTEL	MACARAGIU GR.I
SURUBARU VERONICA	MACARAGIU GR.I
TABOL GEORGETA	MACARAGIU GR.I
TOTE NICOLAE	MACARAGIU GR.I
TRASCA NICOLAE	MACARAGIU GR.I
ZAHARIA IOANA	MACARAGIU GR.I
COBILA MARICEL	MACARAGIU GR.II
ION GABRIEL	MACARAGIU GR.II
POVCEC ANA	MACARAGIU GR.II
STANESCU GHEORGHE	MACARAGIU GR.II
STOICA ROZALIA	MACARAGIU GR.II
URSU TUDORA	MACARAGIU GR.II
VASILIU VIRGINIA	MACARAGIU GR.II
ALEXA DUMITRU	MARANGOZ CALAF.
GAVRILA ILIE	MARANGOZ CALAF.
URSE MUSAT	MARANGOZ CALAF.

CIOCODAN ELENA	MUN.NECALIFICAT
DINULESCU ELENA	PRIM-DISTR.M.SC
LEU DUMITRA	PRIM-DISTR.M.SC
MOCANU MARIANA	PRIM-DISTR.M.SC
RASCANU IORDANA	PRIM-DISTR.M.SC
SIRBU MARIOARA	PRIM-DISTR.M.SC
MELINTE DUMITRU	STRUNG.MAS.ORIZ
VLADUCEANU FLOREA	TIMPLAR IZOLAT
ILIES GHEORGHE	TIMPLAR MANUAL
CIOBANU GHEORGHE	TUBULATOR NAVE
NECULAI DORU	TUBULATOR NAVE
ALEXE MARCELA	MUN.NECALIFICAT
ALIBEC CAIMET	MUN.NECALIFICAT
CALDARE JENICA	MUN.NECALIFICAT
DRAGOMIR GHERGHINA	MUN.NECALIFICAT
LUNGU MARIANA	MUN.NECALIFICAT
MAFTEI MARIA	MUN.NECALIFICAT
MATEI RADA	MUN.NECALIFICAT
MERESESCU MARIOARA	MUN.NECALIFICAT
MIHAIL LUMINITA	MUN.NECALIFICAT
NEAGU LILIANA	MUN.NECALIFICAT
NEGOITA MANDA	MUN.NECALIFICAT
NILA MARIA	MUN.NECALIFICAT
OBREJA VASILICA	MUN.NECALIFICAT
PRUTEANU LACRAMIOARA	MUN.NECALIFICAT
RUSU ELENA	MUN.NECALIFICAT
STOICA ANGELA	MUN.NECALIFICAT

PAZA

CHIUJDEA VASILE	SEF .PAZA III
COTOFANA NICULINA	CONTR.POARTA
FAUR ION	CONTR.POARTA
MIRICA NECULAI	CONTR.POARTA
NECULAIESI VICENTIU	CONTR.POARTA
OCU ELENA	CONTR.POARTA
RIMBOI STEFAN	CONTR.POARTA
SPILCEA ELENA	CONTR.POARTA
ARION GHEORGHE	PAZNIC
BENEDIC GHEORGHE	PAZNIC
BUZESCU MARIN	PAZNIC
CARNARIU PETRU	PAZNIC
DRAGHIA ION	PAZNIC
FLOROIU IULIAN-FLORINEL	PAZNIC
GAL GHEORGHE	PAZNIC
GANCIU NICULAE	PAZNIC
GEANTEMIR MENZAT	PAZNIC
IORDACHE LUCIAN	PAZNIC
ISTRATE ZAHARIA	PAZNIC
IVAN GHEORGHE	PAZNIC
MARIN DUMITRU	PAZNIC
MITACHE DANIEL	PAZNIC
MUSI ION	PAZNIC
MUSI CRISTIAN	PAZNIC
NEGRECI ILIE	PAZNIC
PARFION VALENTIN	PAZNIC
PENCIUC DUMITRU	PAZNIC
PREDUS OPREA	PAZNIC
SIMA NELU-DANIEL	PAZNIC
STAN VASILE	PAZNIC
STOICA ION	PAZNIC
TOTE NICOLAE	PAZNIC
TUDORAN DUMITRU	PAZNIC
TUDORICA COSTICA	PAZNIC
VELISCU DUMITRU	PAZNIC
CARABELEA STEFAN	PAZNIC OB.SPEC.

21

MANAILA MARIN	PAZNIC OB.SPEC.
NEDELCU EUGEN	PAZNIC OB.SPEC.
COSTACHE ROBERT	PAZNIC
NEAGU CORNEL	PAZNIC
STRATULAT NECULAI	PAZNIC
VLAD NECULAE	PAZNIC
P.S.I.	-
DOGARU CONSTANTIN	SEF .POMP.III
PATRU ION	SEF .POMP.III
SPILCEA GHEORGHE	SEF .POMP.III
BUCEA CONSTANTIN	MOTOPOMPIST
CIULU DUMITRU	MOTOPOMPIST
CONSTANTINESCU NICUSOR	MOTOPOMPIST
DINCA FLOREA	MOTOPOMPIST
LUNGU ION	MOTOPOMPIST
NICOLAE MARIAN	MOTOPOMPIST
OSMAN OSMAN	MOTOPOMPIST
PAL CSABA MIHAI	MOTOPOMPIST
PIRVANICA IONEL	MOTOPOMPIST
SIMION GHEORGHE	MOTOPOMPIST
SOVA COSTEL	MOTOPOMPIST
VASILE AUREL	MOTOPOMPIST
BUCOVALA NICOLAE	POMPIER
CIRITEL ION	POMPIER
FRATILA IONEL	POMPIER
GEORGESCU GHEORGHE	POMPIER
GHEORGHE ION	POMPIER
MICU VASILE	POMPIER
PATRINO NICULAE	POMPIER
RUTA RADU	POMPIER
SOVA GHEORGHE	POMPIER
BAUER ION	SOFER
BECHEANU VASILE	SOFER
BEJINARIU PETRICA	SOFER
MORARI GHEORGHE	SOFER
PAL CSABA VILHELM	SOFER
TUP GEORGE-NICOLAE	SOFER
CIRLOVA MARIAN	POMPIER
CANTINA	
BAN NICOLAE	SEF CANTINA
NEAGU VICTORIA	CASIER
MELCEA ELENA-VALENTINA	CONTABIL
STOICA AURICA	CONTABIL
BEJENARU GEORGETA	BUCATAR
CULCEA ANA	BUCATAR
GRECU ELENA	BUCATAR
IORGA DOMNICA	BUCATAR
MAXIM CONSTANDA	BUCATAR
SIMION PETCANA	BUCATAR
TRUTA ELENA	BUCATAR
BANDAC ELENA	LUCRATOR COMERC
CHIRIPUCI ELENA	LUCRATOR COMERC
COSTEA ELISABETA	LUCRATOR COMERC
DOBRIN OLGA	LUCRATOR COMERC
FLORIA GABRIELA	LUCRATOR COMERC
IOAN CAMELIA	LUCRATOR COMERC
MICU GEORGETA	LUCRATOR COMERC
PACURARU PAULINA	LUCRATOR COMERC
PETEU AURELIA	LUCRATOR COMERC
ROTARU ELENA	LUCRATOR COMERC
SCALCO ELENA	LUCRATOR COMERC
SPATARU MARIA	LUCRATOR COMERC
LECA TUDORITA	PRIM-DISTR.M.SC
ARITON ALEXANDRINA	MUN.NECALIFICAT

ASADURIAN MARIA	MUN.NECALIFICAT
BIRSAN VERGINIA	MUN.NECALIFICAT
BORCEA VICTORIA	MUN.NECALIFICAT
BRINZEA MARIA	MUN.NECALIFICAT
CAIN FLORICA	MUN.NECALIFICAT
CAZACU VOICA	MUN.NECALIFICAT
CHIVU STANCA	MUN.NECALIFICAT
CIRJALIU ANICA	MUN.NECALIFICAT
CONSTANTIN DRAGUTA	MUN.NECALIFICAT
DOGARU MARIA	MUN.NECALIFICAT
DOMINTE ANA	MUN.NECALIFICAT
DUMITRU TUDORA	MUN.NECALIFICAT
ENACHE SAFTA	MUN.NECALIFICAT
LACUSTA VALENTINA	MUN.NECALIFICAT
LOGHIN AURICA	MUN.NECALIFICAT
LUNGU ANICUTA	MUN.NECALIFICAT
MARGINEANU MARIOARA	MUN.NECALIFICAT
MITITELU OLIMPIA	MUN.NECALIFICAT
NECULA NITA	MUN.NECALIFICAT
PANA MARIA	MUN.NECALIFICAT
PENU MARIA	MUN.NECALIFICAT
POPA GEORGETA	MUN.NECALIFICAT
SAUCIUC NATALIA	MUN.NECALIFICAT
SOARE CORNELIA	MUN.NECALIFICAT
STAN MARIA	MUN.NECALIFICAT
TANASE VICTORIA	MUN.NECALIFICAT
TOTE ELEONORA	MUN.NECALIFICAT
TOTE IOANA	MUN.NECALIFICAT
TUDORAN IOANA	MUN.NECALIFICAT
VASILE MARIA	MUN.NECALIFICAT
VELISCU MARIA	MUN.NECALIFICAT
VILCU ELENA	MUN.NECALIFICAT
ZUB VASILICA	MUN.NECALIFICAT

22

ISBN 978-973-720-749-4