

# PAGINI DE ISTORIE DOBROGEANĂ, ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA, 125 DE ANI

Ing. dipl Nicolae ORAC

Sucursala AGIR Constanța, România

**REZUMAT.** Înființat în 1892, Șantierul Naval Constanța este o întreprindere reprezentativă a industriei de construcții navale din România. Având o suprafață de cca. 70 ha, S.N. Constanța este echipat cu docuri uscate și docuri plutitoare, 2500 m. l. cheiuri de armare, macarale de 16-480 tf., instalații de debitare cu plasma, linie automată de sudare ESAB, instalații de acetilena și aer comprimat etc. S.N. Constanța produce construcții de nave și reparații de nave de până la 200.000 tdw.

**Cuvinte cheie:** doc uscat, doc plutitor.

**ABSTRACT.** Established in 1892, Constantza Shipyard is a representative enterprise of the ship building industry

In Romania. Having an approximate area of 70 hectares, Constantza Shipyard is equipped with dry docks and floating docks, 2500 m. quay for fitting operations, cranes of 16- 480 tf., plasma cutting installation, automatic welding ESAB, compressed air pipe system, acetylene installation etc. Constantza Shipyard presently provides shipbuilding and shiprepairing works for all types of sea going ships up to 200.000 tdw capacity.

**Keywords:** dry dock, floating dock.

## 1. INTRODUCERE

Lucrarea de față reprezintă o sinteză a Monografiei Șantierului Naval Constanța, o istorie de peste 125 de ani, cuprinzând documente și fotografii originale extrase dintr-o bogată bibliografie studiată la Arhivele Naționale din București și Constanța, Biblioteca Academiei Române și Biblioteca Județeană Constanța, Muzeul Marinei Române și Muzeul de Istorie și Arheologie din Constanța, presa centrală și locală, Arhiva S.N. Constanța, publicații tehnice, etc.

Istoria Șantierului Naval Constanța se regăsește în evoluția și dezvoltarea în timp a portului și orașului Constanța.

Tomis a fost în Sec. VI î. e. n. unul din cele mai renumite orașe porturi din vestul Marii Negre, care făcea comerț cu Grecia Antică, cu porturile de pe coasta Asiei Mici și cu Egiptul. În perioada greacă portul Tomis avea ateliere pentru construirea și repararea corabiilor. În Sec. I î. e. n., după ce romanii au pus stăpânire pe Scitia Minor, Constanța a avut o dezvoltare înfloritoare, legăturile sale comerciale pe mare atingând tărmlurile Italiei. Din acea perioadă, cele mai importante stiri referitoare la orașul Constanța le găsim în operele poetului latin Ovidiu, exilat la TOMIS în anii 9-17 e. n. O nouă dezvoltare a portului Constanța a avut loc în perioada relațiilor comerciale cu navigatorii genovezi care în Sec. XIII-XIV e. n. au amenajat un

mic bazin portuar pentru corabii și ambarcațiuni mici. Spre mijlocul Sec. XIV, în urma ocupării Peninsulei Balcanice și Dobrogei de către Imperiul Otoman, orașul Constanța decade, relațiile comerciale cu regiunile Pontice încetează iar drumurile maritime ce legau Tarile Române cu bazinul mediteranean au dispărut, rămânând doar legăturile cu Istanbulul. Portul Constanța a rămas în părăsire, construcțiile s-au năruit iar micul port construit de genovezi s-a înapoțit producând naufragii corabiilor. La începutul Sec. XIX, Constanța era doar un mic sat de pescari cu 68 de gospodării, întreaga zonă având un aspect dezolant. Progrese vizibile înregistrau atunci orașele porturi dunarene: Brăila, Galați, Tulcea și Sulina, sub influența Comisiei Europene a Dunării. În Sec. XIX teritoriul Dobrogei a fost teatrul de operații în războaiele din 1806-1812, 1828-1829, 1853 și 1878.

## 2. CONDIȚIILE ISTORICE DUPĂ ANUL 1850 ȘI REALIZAREA PRIMELOR CONSTRUCȚII ÎN DOBROGEA

După războiul Crimeii și tratatul de la Paris din anul 1856, a crescut influența puterilor occidentale și în special a Angliei care urmărea sporirea flotei sale comerciale în Marea Neagră.

Având nevoie de căi ferate pentru colectarea și transportul mărfurilor din Principatele Române, în

anul 1857 compania engleza “ *Danube and Black Sea Railway Company Ltd.* ”, condusă de Barklay, a obținut de la guvernul Otoman concesionarea lucrărilor de amenajare a portului Constanța și construcția liniei ferate Constanța – Cernavoda. În anul 1860 s-a finalizat calea ferată Constanța – Cernavoda împreună cu gara veche Constanța și Atelierele de reparat material rulant din portul Constanța. În anul 1862 în apropierea Depoului CF Port, aceeași companie engleza a construit *Cala de 40 tone*, amplasată pe actualul teritoriu al S.N. Constanța.

Pe această cale puteau fi ridicate corabii de 20 m. lungime și 40 t. greutate. Cala era deservită de 12 lucratori din cadrul Atelierele CF Port (din apropiere), care avea 84 muncitori. Pe calea de 40 tone s-au executat și reparat instalațiile pentru construcția portului Constanța, nave de servitute precum gabare și remorchere, portile plutitoare de la bazinul de petrol etc. În anul 1958 am văzut rămășițele acestei cale, care a fost demolată în 1965 când s-a făcut extinderea halei Mecanice în bazinul Salvamar. În anul 1864, în călătoria sa oficială spre Istanbul, Domnitorul **Alexandru I. Cuza** a mers cu un tren special de la Cernavoda la Constanța unde a vizitat portul în construcție și Atelierele de reparatii executate de compania engleza condusa de Barklay. La întoarcerea în țară, Alex. I. Cuza a susținut în fața Adunării Deputaților necesitatea înființării unui port la Marea Neagră. Domnitorul **Carol I**, care în 1867 a vizitat Dobrogea, arăta că țara are nevoie de “ *o iesire la mare curat Românească* ” și se intenționa crearea unui port maritim în sudul Basarabiei la Jibreni, cu un canal de navigație pe bratul Chilia, pe atunci teritoriu Românesc dar ulterior Rusia a ocupat această zonă. După Războiul de Independență, în anul 1878, Dobrogea a revenit României iar portul Constanța sub administrație românească era chemat să joace un rol de importanță națională. La data de 18 Oct. 1879, domnitorul Carol I a venit la Constanța și a hotărât dezvoltarea modernă a portului Românesc Constanța. În anul 1882, sub îndrumul pledoariei lui I. C. Brăteanu și M. Kogălniceanu, care au argumentat solid necesitatea răscurmării lucrărilor executate de compania engleza, acest fapt întărind independența țării, Adunarea Deputaților a promulgat “ *Legea privind răscurmarea de către statul român a căii ferate Constanța – Cernavoda și a lucrărilor din portul Constanța* ”. Răscurmarea lucrărilor executate de Compania Barklay a fost plătită cu 16.010.000 lei aur.

În anul 1886 s-a inaugurat linia ferată București-Fetești iar în 1895 Ing. A. Saligny a finalizat construcția podurilor peste Dunăre și Borcea după care a urmat construcția portului Constanța.

### 3. PROIECTELE PENTRU PORTUL CONSTANȚA ȘI CONSTRUCȚIILE PREVĂZUTE PENTRU S.N. CONSTANȚA

În perioada 1881-1908 s-au elaborat variantele de proiect pentru portul Constanța în incinta căruia au fost prevăzute bazine și cheiuri destinate Santierului Naval Constanța. În toate proiectele portului, locul ales pentru Santierul Naval Constanța a fost același și anume, în partea de vest a zonei centrale a portului, ferită de vânt și valuri, locul de azi al S.N. Constanța.

În 1881, proiectul lui **Ch. Hartley**, fost Ing. Șef al Comisiei Europene a Dunării, căruia România îi datorează navigabilitatea gurii Dunării, prevedea o formă de radub de 130 x 30 m.

În 1886, proiectul lui **Voisin Bey**, fost director al Companiei Universale a Canalului de Suez și inspector general al Cailor de Comunicație Franceze, prevedea și o cale de mari dimensiuni.

Proiectele portului Constanța, întocmite de Ch. Hartley și Voisin Bey nu au primit avizul Consiliului Tehnic Român și nu au fost aprobate de Ministerul Lucrărilor Publice motivându-se că digurile curbilini nu asigurau o dezvoltare ulterioară a portului și echiparea cheiurilor cu o rețea de cai ferate. În 1890, proiectul întocmit de **ing. I. B. Cantacuzino**, Directorul Direcției de Studii și Construcții a portului Constanța, cu consultarea Ing. Guerard, Directorul portului Marsilia, prevedea un bazin de radub de (140x25)m. și o cale transversală de 70x30 m.

În 1899, **ing. A. Saligny**, Directorul Lucrărilor portului Constanța și Inspector General, prevedea un bazin pentru un doc plutitor dar criza din anul 1900 a stopat achiziționarea docului plutitor cu secțiunile de 50/90/110 m. lungime.

În 1908, proiectul întocmit de **ing. I. Pasla**, viitor Inspector General al portului Constanța, prevedea 2 forme de radub : de (150x30)m, (100x20)m. și un plan înclinat longitudinal de 45 m. lungime și 15 m. lățime pentru nave de 50 m. lungime și greutatea de 800 tone.

Lucrările de construcție a portului Constanța au început în 1896 în prezenta regelui Carol I. Obiectivele prevăzute pentru santierul naval nu au fost realizate. În perioada 1906-1908, Ing. Saligny a executat doar **cala de 1000 tone**, amplasată pe actualul teritoriu al S.N. Constanța.

### 4. ÎNFIINȚAREA ȘI DEZVOLTAREA ATELIERELOR NAVALE DIN PORTUL CONSTANȚA

La Constanța, primul Atelier naval s-a înființat în anul 1892 prin desprinderea de Atelierele CFR.

## PAGINI DE ISTORIE DOBROGEANĂ, ȘANTIERUL NAVAL CONSTANȚA, 125 DE ANI

Atelierele Navale, nucleul viitorului Santier Naval Constanța, au fost amplasate în partea de N-E a portului, functionand în baraci din lemn și ocupand o suprafata de 2, 5 ha (vezi foto din 1920) **în partea stanga, Atelierele Navale instalate în baraci din lemn (între portile 1 și 2 ale portului).**



În perioada 1899-1909 Atelierele Navale au fost dezvoltate, dotate și specializate de Ing. A. Saligny și au contribuit la constructia portului. În anul 1909 cand Regele Carol I a inaugurat constructia portului Constanța, Atelierele Navale functionau cu toate sectiile specifice santierelor navale : fierarie, turnatorie, strungarie, cazangerie, lacatuserie, tamplarie, dulgherie, vopsitorie, ajustaj, aramarie, scularie etc. În anul 1904 s-a infiintat Scoala de meserii din Constata. La Atelierele Navale lucrau atunci cca. 200 muncitori. În perioada 1900-1916, numarul muncitorilor de la Atelierele Navale a crescut de la 200 la 800. Activitatea calcelor de 40 tone și 1000 tone era subordonata conducerii Atelierelor Navale care erau amplasate la o distanta de 1, 8 Km de acestea. Acest lucru a deranjat fluxul de productie timp de 30 de ani.

**Perioada (1892-1909) în care s-au dezvoltat Atelierele Navale și s-a dat în functiune cala de 1000 tone a constituit prima etapa din istoria dezvoltarii Santierului Naval Constanța.**

În timpul primului razboi mondial, Atelierele navale și cala de 1000 tone cu 2 sanii au fost grav avariate și jefuite de trupele inamice bulgare și germane. după terminarea razboiului și infaftuirea Marii Uniri de la 1918, eforturile financiare ale statului au fost canalizate pentru refacerea distrugerilor provocate de razboi. În perioada 1919-1922 s-au refacut dotarile la Atelierele Navale și cala de 1000 tone, acestea efectuand lucrari pentru reparatia celor 17 nave ale SMR, 18 nave ale Marinei Regale, 31 nave de servitute ale portului Constanța, nave straine, Instalatiile Statiei de petrol etc. Forta de munca calificata a crescut prin infiintarea în anul 1920 a Scolii Industriale de Ucenici, amplasata în cadrul Atelierelor de reparatii

navale. După anul 1923 s-au amenajat danele 11-13 pentru navele SMR iar la dana 24 s-a instalat o macara de 40 t. pentru armarea navelor în reparatii cu masini și cazane de abur. Reparatia navelor sub linia de plutire nu se putea face decat la cele cu deplasamentul mai mic de 1000 tone. după anul 1927, la conducerea Atelierelor Navale a fost numit **ing. Gh. Rizescu**, constantean de origine, diplomat al Scolii Politehnice din Bucuresti și licentiat în Matematici la Facultatea de Stiinte din Bucuresti.

Ing. Gh. Rizescu a dezvoltat și specializat Atelierele Navale, le-a utilat cu cele mai moderne masini, instalatii de aer comprimat, introducand și sudura electrica. El a executat proiecte de reparatii și de clasificare pentru navele SMR, a proiectat portile plutitoare de inchidere a bazinului de petrol, a facut evaluarea șantierelor navale de la Dunare (Fernic și Tr. Severin).

Din 1936 a fost Directorul Tehnic al Administratiei Comerciale a PCA Bucuresti. Timp de 20 de ani, Ing. Gh. Rizescu si-a adus o contributie hotaratoare în proiectarea, executia și receptia constructiilor pentru Santierul Naval Constanța. În anul 1932, Delegatia comuna a Regiei Autonome a Porturilor și Cailor de Comunicatie pe Apa (PCA) Bucuresti și a Marinei Regale de Razboi a hotarat dotarea de urgenta a tarii cu instalatii de andocare (doc plutitor, bazin de radub), pentru repararea navelor SMR, ale Marinei Regale și a celor straine și totodata mutarea Atelierele Navale în zona calcelor de 1000 tone și constructia halelor moderne la S.N. Constanța.

Instalatiile de andocare erau imperios necesare, statul roman platind andocarea navelor la santierele navale dotate din Turcia, Egipt, Grecia, Italia etc. Revista **"România de la mare"** din 11 Febr. 1935, pag. 3, în articolul "Portul Constanța are nevoie de un doc plutitor" mentiona: *"peste 2000 de vase de diferite tonaje, cargoboate, pacheboturi, tancuri, corabii, intra și ies annual din portul Constanța. Multe din aceste vase, în urma accidentelor sau avariilor inerente navigatiei au nevoie de operatiuni la masini sau corp sau de andocari pentru curatire sau revizie. Zeci de milioane se cheltuiesc anual pentru reparatiile și andocarea vaselor Marinei Militare și a acelor ale SMR, care sunt nevoite sa execute asemenea reparatiuni la santiere straine"*. Revista **"Marea"** Nr. 43-44/ Martie 1936, pag. 2 scria : *"socotim ca rentabilitatea acestor instalatii de indocare este indubitabila, iar necesitatea lor un imperativ categoric.... . interesul nostru este ca prin avantajile ce le oferim navelor straine, Constanța sa ramana în adevar un punct terminus al tuturor liniilor de navigatie. Căci a prelungi acest punct spre Nord-Est, ar însemna sa deschidem calca concurentei sovietice. Surprizele vremii răsplătesc totdeauna nepasarea cu regrete amare și tardive. Aceasta nu trebuie sa uitam"*.

## 5. CONSTRUCTIA SANTIERULUI NAVAL CONSTANȚA CU HALE INDUSTRIALE MODERNE, DOTAREA CU UN DOC PLUTITOR DE 8000 TONE

Jurnalul Consiliului de Miniștri nr. 268/16 Febr. 1937, semnat de Gh. Tatarascu, seful Guvernului Liberal de atunci, a autorizat Administratia Comerciala a PCA pentru comandarea la Santierul Lubecker Flender Werke din Lubeck-Germania a docului plutitor de 8000 tone capacitate de ridicare și în greutate de 4290 tone. Docul a costat 80. 817.000 lei și a fost livrat în iulie 1938.

Docul functioneaza și astazi, după 80 de ani de exploatare. Pana în 1989 se andocase 3000 de nave. In timpul celui de al II-lea razboi mondial s-au andocat pentru reparatii 91 nave Românești și 183 nave germane (desigur nave de razboi). În perioada 1938-1942, **ing. Gh. Rizescu**, Diector tehnic la PCA București, impreuna cu succesorul sau la conducerea Atelierelor Navale, **Ing. Sever Popa**, au proiectat și construit **Santierul Naval Constanța**, aliniind judicios halele de productie în jurul docului plutitor de 8000 tone și a calei de 1000 tone, realizand un santier naval modern pe o suprafata restransa de numai **6, 5 ha**. Trebuie sa remarcam conditiile grele de executie din timpul razboiului, lucrarile de punere în functiune a capacitatilor de productie fiind urgentate și de Misiunea Navala Germana (contractul cu "Germania Werft" prevedea ca termen de finalizare data de 9 Martie 1942). La 31 Martie 1942, Ministrul Lucrărilor Publice și al Comunicatiilor, **C. D. Busila**, a semnat decizia de infiintare a **Directiunii Santierului Naval Constanța**, pendinte de PCA București. Primul Director a fost numit **ing. Sever Popa**. Bombardamentele din 20 August 1944 au distrus hala Mecanica și Cala de 1000 tone. Refacerea și dotarea Sectiei Mecanice a costat 568 milioane lei iar a calei de 1000 tone, 15 milioane lei. **Constructia Santierului Naval Constanța cu hale moderne de productie, dotarea cu docul plutitor de 8000 tone și mutarea vechilor Ateliere Navale la noul santier naval, a constituit a 2-a etapa istorica de dezvoltare a S.N. Constanța**. Profilul de fabricatie al S.N. Constanța era de reparatii nave, constructia de nave mici și constructii metalice. In perioada I- X -1945-1-X-1954, S.N. Constanța a fost preluat de Societatea mixta de Navigatie Sovieto-Romana Sovromtransport.

In aceasta perioada **S.N. SRT. Constanța** a fost condus de 9 directori sovietici. Este de inteles ca timp de 9 ani, prioritatea a apartinut URSS, fiind andocate și reparate 58 nave sovietice.

După 1 Oct. 1954, conducerea S.N. Constanța a fost preluata de romani fiind repartizati și primii ingineri constructori de nave scolarizati la București și incepand din anul 1954, la Galati.

În 1955 santierul avea 1400 salariatii din care 1200 muncitori.

## 6. S.N. CONSTANȚA, ACTIVITATEA DE REPARATII NAVE ȘI CONSTRUCTII METALICE ȘI NAVALE ÎN PERIOADA 1955-1960

Ponderea activitatii de productie a fost de 60-65 % reparatii nave și 35-40 % constructii metalice și navale. Pe docul plutitor de 8000 tone au fost reparate 193 nave, principalii beneficiari fiind: Navrom cu 43 nave, Marina militara 51 nave, AFDJ și Cai navigabile 34 nave. după 20 de ani de exploatare, a fost reparat și docul plutitor de 8000 t. (autoandocare).

Reparatii capitale s-au facut la navele Navrom "Eforie" și " Mamaia" dar și la cele militare precum distrugatoarele de 1700 tone. Activitatea de constructii noi a constat în executia a 42 pontoane dormitor de 20 locuri și 15 buc. de 48 locuri, 2 remorchere de 150 CP, un ceam de 200 t, 56 salupe KD-35, 9 salupe UTOS-45, 42 salupe ZK-572-574, 4 bacuri transbordoare și salupa de cercetari marine " Emil Racovita ". După 1959 s-a trecut la recalificarea nituitorilor în sudori.

In perioada **1960-1965**, ponderea activitatii a fost de 55% reparatii nave și 45% constructii metalice și navale. Beneficiarii principali la reparatiile de nave au fost: Navrom cu 137 nave, Marina militara cu 40 nave, Cai navigabile cu 11 nave, AFDJ cu 7 nave și straini cu 41 nave.

Pentru Navrom s-au andocat pentru reparatii curente și medii, navele mai vechi precum : Midia, Sulina, Constanța, Ardeal, Eforie, Mamaia, Transilvania etc. dar și peste 30 de nave noi de 4500 tdw construite de S.N. Galati. Pentru AFDJ s-au reparat dragile "Drencova" Ostrovul Mare", "M. Neagra" etc. Pentru Marina militara s-au facut reparatii capitale la Dragoarele de baza DB13 DB15 și DB16, Bricul "Mircea etc. S-au executat constructii navale precum: 5 pontoane dormitor de 42 locuri și 7 de 20 locuri, 3 salande de 200 m.c. pentru Hidrocentrala Portile de Fier, 15 salupe de 65 CP, 4 pontoane de acostare etc. Productia nenavala executata a constat în constructii metalice: 9601 tone pentru C. S. Hunedoara și pentru export în India și Cuba, 7633 tone rezervoare metalice, 501 tone cuve pentru remorci etc. S-au extins mult lucrarile de sudura electrica și s-a amenajat Laboratorul de control Roentgen. A fost dat în functiune noul Grup Scolar al S.N. Constanța cu Scoala Profesionala avand 435 elevi /an, devenit ulterior Liceu Industrial Naval și Scoala de Maistri. în anul 1961 **Gh. Gheorghiu Dej** a vizitat S.N. Constanța și a hotarat dezvoltarea santierului naval pentru etapa 1965-

1980, prin extinderea în bazinul de petrol și construcția de docuri uscate pentru construcția navelor de 50.000 tdw. Deși proiectul a fost aprobat de Consiliul de Miniștri la data de 24 Mai 1962 cu semnătura lui **I. Gh. Maurer**, lucrările s-au amânat și proiectul, de anvergură mai mare, se va relua peste 10 ani, în 1972.

**În perioada 1965-1972**, la S.N. Constanța s-au făcut noi investiții pentru construcția de nave mai mari și creșterea capacității de reparații nave. În **1966 s-a organizat al II-lea profil de fabricație și anume construcția de nave**, care devenea preponderentă în activitatea șantierului. A fost extinsă hala de construcții nave cu 30% și hala Mecanica cu 100%. A fost preluat bazinul Salvamar cu 410 ml. cheiuri și dana 27, suprafața șantierului crescând de la 6,5 ha la **16,5 ha**.

În 1967 a fost instalat docul plutitor de 15.000 tone. S.N. Constanța și-a triplat capacitatea de reparații nave. Executând instalații de lansare la apă, concepție proprie, S.N. Constanța a construit în anii 1966-1967, 24 complete fluviale de 1000 tone pentru export în Egipt iar după 1968, 15 cargouri de 1920 tdw din care 11 pentru export în URSS. Începând cu anul 1970, în producția marfă, construcțiile de nave realizate au depășit ca pondere reparațiile de nave. **Perioada 1965-1972 a fost a 3-a etapă istorică de dezvoltare a S.N. Constanța**. Numărul de salariați a crescut de la 1506 în 1965, la 2411 în 1972. Numărul inginerilor a crescut de la 30 în 1965 la 91 în 1972 iar a maistrilor a crescut de la 34 în 1965 la 51 în 1972.

## 7. DEZVOLTAREA ȘI SISTEMATIZAREA S.N. CONSTANȚA

**Pentru construcția și reparația navelor de mare tonaj (a 4-a etapă istorică de dezvoltare a S.N. Constanța).**

Proiectul de dezvoltare și sistematizare a S.N. Constanța, etapa 1977 cu punerea în funcțiune a docurilor uscate în 1975 (STE – proiect nr. 10464/7 VIII 1971, aprobat prin HCM 483/1972), a fost întocmit de IPCM și IPTANA București (proiectul tehnic pentru docurile uscate întocmit în URSS).

Producția fizică la atingerea indicatorilor proiectați: 1, 5 nave/an, mineralier de 55.000 tdw, o nava/an, petrolier de 150.000tdw și reparații de nave maritime de 325 milioane lei. Construcția șantierului naval a necesitat o extindere în teritoriul și acvatoriul portului, către S-E prin preluarea danelor și bazinului de petrol, către S-V peste zona de rezervoare și rețele ale Stației de petrol și către Sud prin umpluturi în M. Neagra, suprafața S.N. Constanța ajungând la **70 ha**. Docurile uscate și

cheiurile cu lungimea de 2, 5 Km au fost executate de ICH Constanța.

Izvoarele subterane puternice (unul cu debitul de 2000 m.c./h !), au creat mari probleme proiectanților și constructorilor docurilor uscate. Halele de producție (hala de Construcții corp nave are o suprafață de 4, 5 ha), au fost executate de TC. Ind. Constanța. În paralel cu execuția docurilor uscate, S.N. Constanța a primit sarcina să execute și primul mineralier de 55.000 tdw, proiectat de Icepronav Galați. În perioada 1972-1977 S.N. Constanța a angajat încă 105 ingineri și 33 suningineri astfel că în 1977 în șantier lucrau 206 ingineri și 50 subingineri. Pentru realizarea în termen a investiției și construcția primei nave de 55.000tdw, ministrul I. Avram (MICM), a angajat efortul conjugat a zeci de întreprinderi, Centrale Industriale și Institute de proiectare din întreaga țară iar Generalul N. Palimariu a mobilizat contingente de muncă militară, în special pentru construcția docurilor uscate. **Unirea forțelor, bine coordonate de ministrul I. Avram, Generalul genist N. Palimariu, Directorul S.N. Constanța, Ing. D. Fuiorea, Directorul ICH Constanța, Ing. L. Toringhibel, Directorul TC-Ind. Constanța, Ing. R. Suman și alți specialiști, a condus la realizarea în 1975 (premiera în România), a docurilor uscate și a primei nave de mare tonaj, mineralierul "TOMIS" de 55.000 tdw. în 1977 s-a finalizat investiția S.N. Constanța.**

Pe baza dotărilor de nivel mondial, la S.N. Constanța s-au omologat tehnologii de mare productivitate, care s-au aplicat la construcția seriilor de nave de mare tonaj. În perioada **1975-1995**, șantierul a construit următoarele serii de nave de mare tonaj : **seria de 11 mineraliere de 55.000 tdw** din care, 2 nave livrate la export în Japonia și Hong Kong, **seria de 13 mineraliere de 65.000 tdw** din care o nava livrată la export Grecia, **seria de 6 petroliere de 150.000 tdw** din care o nava livrată la export în Hong Kong, **seria de 5 petroliere de 85.000 tdw** din care o nava livrată la export în Cehia, **seria de 7 mineraliere de 172.000 tdw** din care 5 nave livrate la export în Norvegia, Africa de Sud (2 nave), Belgia și Italia. În perioada 1978-1980, șantierul a construit 30 de dragi de 3600 mc/h, 32 de porți pentru ecluzele Canalului Dunare – M. Neagra și 2 derocatoare plutitoare pentru adâncirea portului Mangalia. În perioada 1984-1988, șantierul a construit 3 docuri plutitoare (2 de 10.000 t. și unul de 20.000 t) pentru S.N. Midia, 2 ferryboat-uri de 12000 tdw, 30 barje de 3000 t. pentru Navrom Galați și o geamandură pentru acostarea navei și transfer titei în exploatarea marină. În perioada 1984-1989 S.N. Constanța a devenit **I. C. N. Constanța** prin unificarea cu S. N. Mangalia. Începând cu anul 1984, 60 % din programul de

construcții navale al țării se realiza la fabricile din Constanța și Mangalia care aparțineau Intreprinderii de Construcții Navale Constanța. Atunci ICN Constanța avea 10.000 muncitori și peste 400 de ingineri și subingineri. În perioada 1985-1990 ICN Constanța a coordonat și finanțat construcția S.N. Harsova. După anul 1990, șantierele navale din Constanța și Mangalia s-au despartit. Ca în toată industria Românească, a început criza managerială, sindicală, bancară etc.

În 1994, câteva luni, conducerea S.N. Constanța a fost dată unei firme de brokeraj din Norvegia.

În perioada 1997- 2002, șantierea nu a mai primit comenzi pentru construcția de nave mari. Forța de muncă a scăzut treptat de la 4300 la 2500 muncitori. Șantierea și-a restans producția și a construit nave mici (portcontainere de 1100 TEU, nave LPG de 3700 și 5600 m.c., minibulkere de 7560 tdw. , corpuri de remorcare barje de 3000 tone etc.), pentru export în Germania, Olanda, Norvegia, Belgia etc. Pentru șantier, activitatea de reparații nave a rămas tot timpul profitabilă.

### 8. PRIVATIZAREA S.N. CONSTANȚA S. A.

În anul **2002**, Grupul de firme “**HISTRIA**”, cel mai mare armator român privat, a preluat pachetul majoritar de acțiuni. Noua echipă managerială condusă de **Ing. Radu Rusen** a trecut hotărât la reorganizarea șantierului I și pregătirea fluxurilor de producție pentru reluarea construcțiilor de nave mari. Realizând în timp scurt un program de investiții pentru rețehnologizarea sectoarelor de debitare, sudură, sablare etc. , în anul 2004 a început construcția seriei de tancuri chimice de 41.000 tdw după un proiect marca “**SNC**”. Pana în anul 2013 șantierea a construit și livrat la export în Germania, Malta, Italia, Cipru etc., un număr de **21 nave de 41.000 tdw**.



S.N. Constanța, realizat în 1977 pentru construcția și reparația navelor de până la 200.000 tdw.

Bilanțul la cea de a 120-a aniversare sărbătorită în anul 2012 a fost de 450 de nave construite (4,85 milioane tdw), din care 60 nave ( 2,4 mil. tdw) livrate la export repararea pe docuri a cca. 6.000 de nave de diverse tipuri. În pragul Jubileului “125 de ani” șantierea a trecut la construcția după un proiect modernizat, a unei noi serii de tancuri chimice de 41.000 tdw. S.N. Constanța face eforturi pentru prezența pe piața în condițiile continuării crizei mondiale în construcția de nave.

### 9. BIBLIOGRAFIE

- [1] *Buletinul Societății Politehnice* – partea tehnică nr. 3 / Martie 2013; Dosar 1 / 1892 și 1/ 1893, Arhivele Naționale București;
- [2] *Revista “Romania de la mare”*/11 febr. 1935, pag. 3
- [3] *Revista “Marea”* nr. 43-44 / Martie 1936; Arhivele Direcției Porturilor Maritime Constanța și S.N. Constanța;
- [4] IPCM București, STE Proiect nr. 10. 464/7 Aug. 1971

### Despre autor

**Ing. sipl. Nicolae ORAC**  
Sucursala AGIR Constanța

Este absolvent al Liceului “Vasile Alecsandri” din Galați și în 1958 al Facultății de Mecanică, secția Nave și instalații de bord din cadrul Institutului Politehnic Galați. Repartizat ca inginer la Șantierea Navală Constanța începând cu anul 1958, a ocupat funcții precum șef secție navală, inginer șef adjunct construcții nave, șef Atelier Proiectare tehnologie construcții nave, șef serv. Plan Dezvoltare, șef serv. Organizarea Producției. Are o specializare la Șantierea Navală din Gdansk, a rezolvat teme de cercetare și proiectare a tehnologiilor de fabricație a navelor, a elaborat studii de organizare și este autorul unor inovații în construcția de nave. După o activitate de 39 de ani de producție și proiectare, după anul 1997 a studiat în multe biblioteci și arhive, a scris Monografia S.N. Constanța și articole de specialitate în cadrul colocviilor constructorilor de nave de la Galați, Muzeul Marinei Constanța și AGIR Constanța.