

ȘANTIERUL NAVAL OLTENIȚA

Autor: Ing.Liviu Percec



Nucleul șantierului naval, format imediat după 23 august 1944, l-a constituit un atelier de reparat ambarcațiuni pescărești ale localnicilor și corporațiilor de pescari din Oltenița și împrejurimi, pînă la Căscioarele, Greaca și Prundu.

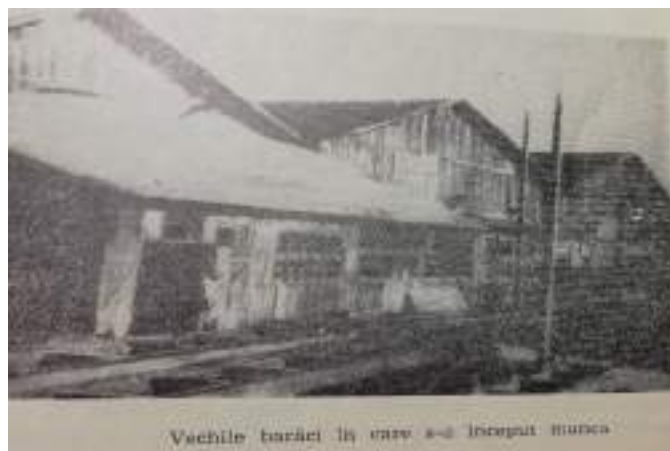
Istoria șantierului naval Oltenița s-a desfășurat pe o întindere mică de timp, de remarcat fiind tocmai dezvoltarea sa deosebit de rapidă, de la nimic, la realizările de prestigiu ale unei mari întreprinderi de acest gen.

În micul atelier, botezat însă cu un nume răsunător —

SARTAT — Oltenița, (Societate Anonimă Română de Transporturi pe Apă și Terestre), rezultatul inițiativei investitorilor Stănescu Lucian, Ionescu Virgil, Mateescu Ion și Cautiș Nicolae, au început să lucreze citeva zeci de meseriași, la marginea orașului, pe locul unde se afla pînă atunci secția de timplărie a Intreprinderi de Industrie Locală. Se construiau acolo bărci din lemn pentru pescarii din zona.

Treptat, complexitatea și dimensiunile ambarcațiunilor a crescut, punând mari probleme de transport la Dunăre. Investitori au luat decizia mutării șantierului pe malul Dunării.

Câteva barăci dărăpănate, pe un teren plin de gropi, lângă o mică fabrică particulară, de egrenat bumbac, au reprezentat noul amplasament, la 23 Aprilie 1946, pe malul Dunării, al acestui început de șantier naval. Cala de lucru avea o lungime de 60-70 m, efectuându-se inițial numai lucrări de marangozerie, în condiții de muncă pe care astăzi cu greu ni le putem închipui, folosindu-se unelte din cele mai simple.



Anul 1946 a reprezentat anul nașteri oficiale al noului șantier naval al țării.

Primele nave erau din lemn, cea dintîi comandă fiind construirea a două cabotiere – pentru transport costier, mai tîrziu trecându-se la repararea unor vase metalice, șleपुरi și tancuri fluviale pentru transportul petrolului. Succesele inregistrate s-au datorat muncii asidue și entuziasmului oamenilor lipsind cu totul utilajele și instalațiile necesare reparării și construcției de nave.

În 1947, șantierului i s-a incredințat construirea unor nave pescărești din lemn, autopropulsate, precum și a unor remorchere de mică putere de 280 CP și 500 CP.

La 1 Mai 1948 a fost lansat primul vas maritim pescăresc din lemn.

La 11 Iunie 1948, la naționalizare, micii meseriași ce posedau mici ateliere în oraș se alătură cu personal și utilaje noului șantier naval. Șantierul avea la acea data cca. 100 de angajați. Este numit director al

șantierului un om al orașului, absolvent al Școlii de Meserii din oraș, Ion. V. Cristea care avea atunci 27 de ani și care va conduce șantierul 40 de ani (1948-1988). Era Taica de mai târziu, poreclit așa după indemnul adresat muncitorilor “Hai taică, hai”. În acest an au loc primele schimburi de experiență pentru muncitori la uzinele Malaxa și Grivița precum și cu șantierele navale din Galați și Turnu-Severin. Aceste schimburi de experiențe au format mulți muncitori calificați în meseriile cu specific naval, muncitori care au contribuit la formarea unor brigăzi de oameni calificați la locul de muncă. Anul 1948 se încheie cu livrarea a trei nave pescărești autopropulsate cu corp din lemn.



Scheletul vasului pescăresc din lemn pe cală



Prima vas pescăresc din lemn gata de lansare

Vasele pescărești autopropulsate din lemn se vor construi în continuare pînă în 1953.

În perioada 1948-1950 s-a desfășurat și o vastă acțiune de înzestrare a șantierului cu utilaje necesare desfășurării procesului tehnologic, utilaje care au fost donate de uzine de profil din țară cît și de șantierele navale cu tradiție: ghilotine, mașini de ștanțat profile, mașini de indoit tip Apkant, valțuri, ciocane pneumatice, bormașini, aparate de tăiat oxigaz, pistoale de nituit și crațuit etc.

În 1950 a început construcția primelor nave realizate integral din metal prin asamblare cu nituri. Cele dintîi realizări de acest gen fiind un ceam de 250 tone, o șalandă și o dragă de 30 mc/oră.

Tot în anul 1950 s-au alocat primele fonduri de investiții din partea statului. În acest an, 1950, s-au construit două șlepuri de 1000 de tone care au pus serioase probleme tehnologice șantierului cu dotarea sa rudimentară la acea dată. Anul 1952, este perioada construirii ultimilor vase din lemn, un vas pescăresc și două gabare de 300 de tone. Din 1953 se trece la construcția navelor pescărești metalice de tip **seiner**. S-a ajuns astfel ca în 1954 să fie livrate 16 nave seiner alături de șlepuri de 1000 de tone. Producția de seiner și șlepuri de 1000 de tone a continuat și în anul 1955.



Una din străgile de 30 mc/oră

După terminarea seriei de seiner de mare a început construirea unor nave de transport metalice pentru URSS, **nave de transport paletizat sau în vrac, cu capacitatea de încărcare de 1700 tone**. Navele erau un tip de șlep cu suprastructură pe toată lungimea, aveau capace metalice deasupra suprastructurii și pereți laterali retractabili. Aveau următoarele dimensiuni: lungime $L=77\text{m}$, lățime $B=14\text{m}$ pescaj $T=1,8\text{m}$. Ele au fost construite într-o serie extinsă de 30 de unități în perioada 1952-1957.

Aceste șlepuri au fost folosite pentru transportul de fructe și legume pe Dunăre între porturile țărilor riverane ale fostei organizații C.A.E.R.

INCEPUTUL MICII MECANIZĂRI ȘI MĂSURI DE ORGANIZARE A PRODUCȚIEI

În anul 1956 au fost eliminate din procesul de fabricație navele nituite trecându-se la nave

integral sudate. Un rol important in procesul de asimilare ale tehnologiilor de sudare l-a avut inginerul Ern Serghei. In acest an a fost infiintat serviciul de proiectare La inceput serviciul era format din inginri din Bucuresti care făceau zilnic naveta, transportul fiind asigurat de către Şantier. In cadrul serviciului de proiectare în primii ani de pionerat şi-au adus aportul inginerii Alexandrescu Mihai, Galoti Francisc şi Jijie Ives alături alti 20 de tehnicien şi desenstori tehnici.

In anii ce au urmat a inceput procesul de mecanizare masivă care era absolut necesar pentru ca Şantierul să facă faţă provocărilor tehnologice ridicate de navele tot mai complexe care incepeau să facă parte din portofoliul Şantierului Naval. S-a mărit cala de lucru, s-au construit hale noi, pentru construcţii corp şi pentru prelucrări mecanice, s-au instalat mai multe macarale de 6 tone. Cele mai multe dintre dotări au fost construite in regie proprie. Se cuvine să mentionăm aportul deosebit al inginerilor Zager Victor şi fiul Zager Mihai care au realizat prima presă hidraulică de 1000 de tone forţă din Şantier, presă care timp de mulţi ani a asigurat lucrările de flanşare a ramelor gurilor de magazie la motonavele de 2000 si 5000 de tone, precum şi realizarea pereţilor groşi gofraţi din magazii de marfă ca şi a pereţilor gofraţi uşori din suprastructuri.



Presă de 1000 t construită de Zager

Facem precizarea că presa a fost construită folosind 4 cilindri hidraulici de la o presă de ulei existentă într-un mic atelier din oraş la acea vreme.

Tot ei au realizat cele mai multe dintre dispozitivele de lansare (declanşatori pneumatici porecliţi papagali şi cilindrii pneumatici de impulsione a sănilor de lansare ale navelor) precum şi un funicular pentru transportul materialului lemnos de la terminalul căii ferate la deposit în şantier. Atunci calea ferată nu ajungea pînă în depozitul şantierului.

La 11 Iunie 1958 s-a lansat prima motonavă de 2000 tone, prima navă de complexitate, tip de navă care a fost construită într-un număr de 22 de unităţi. Ele au constituit un salt tehnologic

foarte mare de la navele din lemn nepropulsate şi chiar de la cele propulsate. Navele aveau capace de magazii cu ridicare hidraulică, translatore şi stivuire mecanică.



MOTONAVA DE 2000 DE TONE
In construcţie pe cală şi la lansare
Seria de nave a cuprins 22 de unităţi



Concomitent cu motonavele de 2000 tone in 1958 s-au lansat in fabricație remorcherele de 400 CP,s-au construit primele 2 remorchere de 1000 CP,două vase sanitare si șase pasagere costiere folosite apoi pe Dunăre și cu precădere dealungul litoralului Mării Negre.



Remorcher 400 CP
BRATEȘ

Lungime..... L=32 m
 Latime max..... B=5,8 m
 Inaltime de constructie ̄ D=4.25 m
 Pescaj..... T=1,65 m
 Motoare princ.,,,,,,,,,,1x400CP-(R6DV148)
 Anul lansarii..... 1959
 Nave surori:**SNAGOV,ZIMBRU,DÎMBOVIȚA.**



Nave de pasager costiere
COSTINEȘTI

Lungime..... L=23,4 m
 Latime max..... B=4,4 m
 Inaltime de constructie ̄ D=4.25 m
 Pescaj..... T=1,35 m
 Deplasament..... 49mtone
 Locuri pasageri..... 69
 Motoare princ..... 2x150 CP-(2x3D6)
 Anul lansarii..... 1959
 Nave surori:**COTNARI,SOVATA,TUȘNAD,**
PĂLTINIȘ, MANGALIA, TOMIS.

Pe corpurile folosite la construcția costierelor s-au realizat pasagere care au funcționat pe lacul BICAZ
 De exemplu pasagerul TUȘNAD și prima nava hidrografica din România LIPOVA.



Nave de pasageri pe lacul BICAZ

TUȘNAD

Lungime..... L=24 m
 Latime max..... B=4,4 m
 Pescaj..... T=1,84 m
 Deplasament..... 108 tone
 Locuri pasageri..... 69
 Motoare princ.,,,,,,,,,,2x150 CP-(2x3D6)
 Anul IIVRĂRI 1962

Prima navă hidrografică din țară

LIPOVA

Lungime..... L=24 m
 Latime max..... B=4,5 m
 Pescaj..... T=1,53 m
 Deplasament..... 108 tone
 Locuri pasageri..... 69
 Motoare princ.,,,,,,,,,,2x150 CP-(2x3D6)
 Generatoare electrice.....2x1.5kw la 24 Vc
 Anul IIVRĂRI 1962

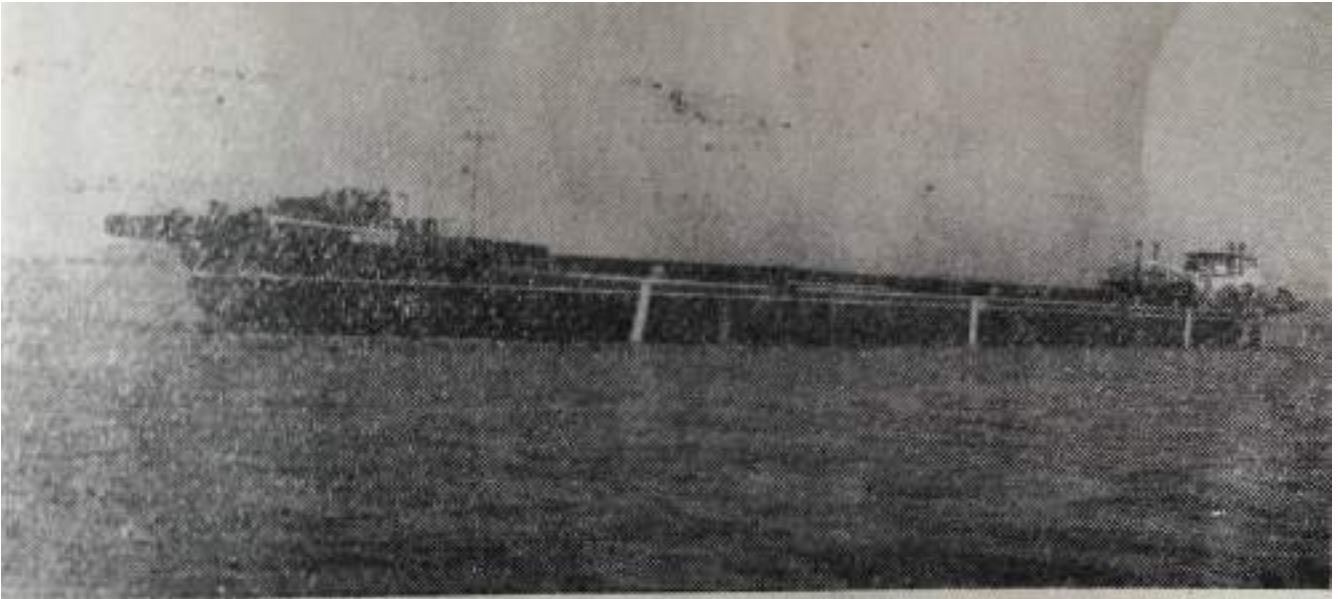
Anul 1956 este anul în care începe seria de remorchere de 150 CP.Ele aveau o lungime care varia de la 15m la 17m și erau dotate cu un motor de 150 CP,tip 3d6 ,sovietic. Nava cap de serie a fost remorcherul ȘTEFAN CEL MARE iar navele surori :LINUL, DIMITRIE CANTEMIR, VIDRARU, OLTINA, PERLA.

În anul 1959 începe construcția împingătoarelor de 1000 CP având nava prototip remorcherul BAZIAȘ și ca nave surori navele:**BOTOȘANI, AGNITA ,BAZIAȘ, LUGOJ, DRĂGĂNEȘTI, PAȘCANI, DRĂGĂȘANI**.Remorcherele aveau dimensiunile următoare: lungime L=48,3 m, lățime B=7,25m, pescaj T=1,6m.Propulsia era asigurată de două motoare SKL model 6NVD-48 de 500 CP fiecare.



Remorcherul ȘTEFAN CEL MARE (1956) -150CP

Remorcherul BAZIAȘ (1959)-1000 CP



Șlepu de 1.000 tone

Încă din 1954 s-a început construirea unei serii mari de șlepu de 1000 de tone care aveau o complexitate mai mare față de navele construite până atunci în sensul că aveau un corp mai lung, magazii acoperite cu capace glisante și multe instalații de corp și de tubulatură. Caracteristica de bază era că șlepu era destinat a naviga atât în convoi remorcat cât și convoi împins, având crinolină atât la pupa navei cât și prova. Șlepu avea lungimea de 76,95 m și o lățime de 10 m iar capacitatea maximă de încărcare era de 1148 tone. Era dotat cu grup electrogen de 12 CP și baterie de 24v /150 Amp/oră. Instalația de ancorare avea 2 ancore de 500 Kg fiecare. Era prevăzut cu instalație de guvernare și instalație de salvare.

În 1960, colectivul Șantierului Naval Oltenița înregistrează un mare succes, un succes de prestigiu care avea să încununeze experiența navalistilor oltenițeni, lansarea la apă a primei motonave pasager de mare capacitate căreia i s-a dat numele orașului în care a fost plamădită: "OLTENIȚA".

Construită pentru cursele regulate pe Dunăre, **motonava OLTENIȚA** depășea tot ce se înfăptuise în materie de pasagerie fluvială în șantier și în România. Linia exterioară elegantă, interioarele modern amenajate pe bază de intarsii artistice în furnir, și tapițeri moderne, au fost admirate peste tot în orașele în care aceasta a acostat: în Budapesta, Novisad, Bratislava și Viena. În 1962 a fost livrată nava soră "CARPAȚI".



Nave de pasageri **OLTENIȚA și CARPAȚI**

Lungime..... L=83,27 m
Latime max..... B=12 m
Pescaj..... T=3,4 m
Deplasament..... 830 tone
Locuri pasageri..... 150 +55echipaj
Motoare principale....3x600 CP-(6RD30/50)-Ruskii Diesel
Diesel generatoare SKL 8NVD36-40CP 2 buc.
DGB17/8 -100 CP 2 buc.
Anul IIVRĂRI 1960 resp.1962

Ambele nave au fost închiriate multă vreme de concernul german Wallner de turism international, iar după 1990 motonava CARPAȚI a fost închiriată de concernul danez Quality Tours Apc. Aceasta este cea mai bună dovadă că navele corespundeau celor mai inalte standarde de confort la acea vreme.

In 1962 au inceput să fie construite remorcherele de 500 CP. Seria de 8 nave s-a incheiat in anul 1966 .



Remorcherele de 500 CP

FĂUREI

Lungime..... L=33,4m
Latime max..... B=6,5 m
Pescaj..... T=1,5 m
Deplasament..... 154 tone
Motoare princ.,,,,,,,,,,1X6NVD-48-SKL
Diesel generatoare 2XD110-UTB, 35Kw
Anul IIVRĂRI 1963
Nave surori: **ADJUD, SĂVINEȘTI, LUDUȘ,
CETĂȚUIA, MIZIL, SEGARCEA,
BORZEȘTI.**

Separat de cele 8 remrchere,de 500 CP, două au fost realizate in blocuri care au fost exportate in Vietnam și asamblate acolo până la nave complete de o echipă de 20 de muncitori.

In decada 1957-1966 s-au executat mari lucrări de investiții care au facilitat trecerea la producția navelor de mare tonaj și de mare complexitate. Astfel in 1957 se termină construcția calei de montaj nr.1,a primei hale a sectorului 1Costrucți corp cu grupul social, și se incepe construirea primelor 2 macarale de 6 tone și amenajarea calei de montaj cu linii ferate pentru macarale și pentru cărucioarele de trasportat blocsecțiile de nave. In 1959 s-au mai construit încă 2 macarale portal de 6 tone. In 1965 se termină construcția halei de mecanică impreună cu al doilea grup social.Tot in 1965 s-au extins căile de rulare ale macaralelor și au inceput lucrările la fundația viitoarelor macarale portal cu capacitatea de ridicare de 15 tone și s-a amenajat cala de montaj nr.2 pentru vitoarele motonave de 5000 de tone. In anul 1966 s-a dat in folosință macaraua DERIK de 35 de tone ,destinată introduceri in nave ale motoarelor principale și ale altor agregate grele.



Hala cea nouă a Secției Mecanică-exterior și interior (1966)

În luna Mai 1966 a fost lansat la apă primul remorcher salvator și spărgător de gheață VOINICUL. În 1968 s-a lansat și al doilea salvator nava VITEAZUL. Cele două nave erau primele nave cu propulsie electrică.



Navele aveau zonă de navigație nelimitată și erau destinate acțiunilor de remorcare, de salvare și de spargerea gheții. Aveau o lungime de 52,32 m, lățimea de 11,03 m și pescajul 4,6 m. O forță de tracțiune de 16 tone propulsa nava și avea un echipaj de 26 de persoane. Energia de propulsie era asigurată de două diesel generatoare de 760 Kw antrenate de câte un motor 6CHN31.8/33 de 950 CP. Diesele auxiliare în număr de 4 din care două erau de 100 kw/220Vcc și două de 57kw/220 Vcc. Motorul de propulsie era de 2200 CP. (maximă) iar pentru regimul de lungă durată puterea era de 2000 CP. Tonajul registru brut era TRB=828.

În 1966 a început procesul de asimilare a celui mai performant tip de navă pentru Șantierul Naval Oltenița și anume motonava fluvială de 5000 de tone, destinată exportului în U.R.S.S. Pentru necesitățile tehnice ale noului proiect s-a introdus craițuirea arc-aer alături de craițuirea cu dalta pneumatică și s-a construit o nouă stație de sablare a tablelor în poziție verticală situată în apropierea noii hale construcții corp. A început asamblarea modulară a instalațiilor de tubatură, metodă ce a permis scurtarea semnificativă a ciclului de asamblare a compartimentului de mașini, permițând ca după cca 2-3 ani să se realizeze livrarea unei motonave complet echipată în fiecare lună calendaristică. La această performanță a contribuit și secția Construcții corp prin realizarea corpului prin blocsecții cu greutate până la 12 tone pe ștenduri dublate și ordinea de montaj de la pupa spre prova, astfel încât pe cala de montaj erau începute asamblările a cel puțin trei nave în diverse faze la un moment dat. Astfel s-a ajuns la o performanță de neegalat, aceea

de a livra partenerului 108 nave de tip VOLGA-DON in 30 de ani.Ca o particularitate era faptul nava avea o instalație de guvernare cu elice in duze orientabile (2 buc. diametrul interior 1.65m)



MOTONAVA VOLGA-DON-PROIECT 1565, 1565M

CARACTERISTICI	
Lungime.....	L=138,3 m
Latime max.....	B=16,8m
Pescaj.....	T=3,5 m
Deplasament.....	6750 tone
Autonomie.....	15 zile
Motoare principale., , , ,	2x900 CP
Viteza.....	20 km/Oră
Anul Ilvrării (prima navă)	1968



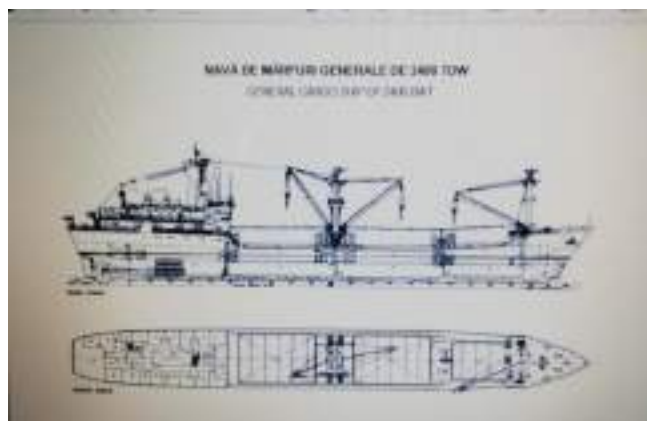
Ștenduri duble pentru blocsecția provei



La predarea navei nr,100 -“OLTENIȚA”

Navele au primit nume de inmatriculare de la VOLGA-DON-5001 până la VOLGA-DON-5108 dar in mod exceptional , ca apreciere deosebită a calității celor 108 nave VOLGA-Don ,partenerul extern(URSS) a denumit cea de a 100-ta navă cu numele orașului OLTENIȚA.

In 1974 a inceput construcția primei nave dintr-o serie de **12 nave** cargou multifuncțional ,cargourile de 2150 tdw,proiect 740 .Aceste nave aveau clasă de automatizare superioară precum și clasă de navigație in gheață KML2 și puteau transporta 108 TEU (containere convenționale de 6 picioare) in magazii și pe capacele de tip folding, In plus magazia a 3-a(prova) era prevăzută cu instalatie de refrigerare.Cele 12nave au fost exportate in URSS. Pe proiectul 740 sau construit apoi încă 2 nave pentru NAVROM Constanța.



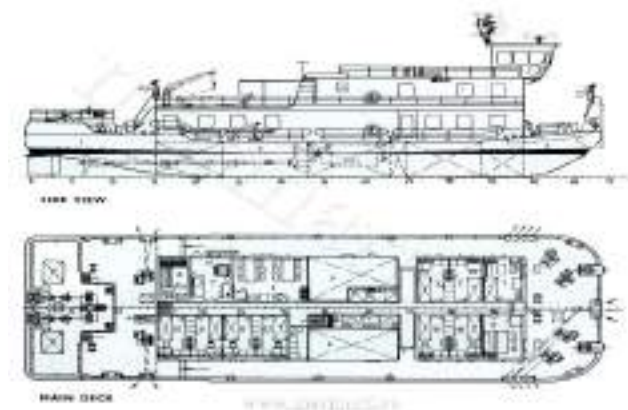
NAVĂ DE MĂRFURI GENERALE DE 2400 TDW

SIMBOL CLASIFICARE: $\frac{RNR}{CM} \frac{1}{2}$

TONAJE	CARACTERISTICI MAȘINI
TS : 1969	CONSTRUCȚIA : Zepko
TSB : 2378	LICENȚA : Elnor
DWT : 2400	TIP : STAD-34
DIMENSIUNI	PRINCIPII DE FUNCȚIONARE
L _{max} : 36,75 m	diel
L _{pp} : 30,10 m	reversibil
B : 12,80 m	3 timpi
D : 2,70 m	simple efect
d _m : 1,57 m	
d _N : 2,00 m	
CARACTERISTICI CORP	NR. CILINDRI
CONSTRUCȚIA : S.N. Oltenița	6
TR. SARCII : Tr. Sarcii	DIAM. x CURSA : 280 mm x 360 mm
MATERIAL : oțel	PUTERE : 2x1200 CPE (1536 kW)
IMBINARE : sudură	NR. CIL. : 120 CIL.
NR. PUNȚI : 1	TRANȘIE : 2xEPF
	PROPULSOR : motorină
	TIP. COMB. : 170 g/CPh (125 g/kWh)
	BUNKER : 87 t
	VITEZA : 20,00 km/h
	GENERATOARE : 1x175 46kW 400V 50Hz
	2x150 kW 400 V 50 Hz CA

In anul 1976 au intrat pe linile de producție două proiecte foarte importante pentru Șantier. Primul era **Pr.809**-Impingătorul fluvial 2x1200 CP care a asigurat NAVROM-ului o adevărată flotă de peste **40 de nave** iar cel de al doilea proiect, **1743**, a asigurat un export masiv de **60 de nave –tip Lena** pentru URSS .

IMPINGĂTOR FLUVIAL 2X1200 CO- Pr.809-ICEPRONAV



SIMBOL CLASIFICARE: $\frac{RNR}{CM} \frac{1}{2}$

TONAJE	CARACTERISTICI MAȘINI
Δ _m : 370 t	CONSTRUCȚOR : I.C.M. Reșița
CI : 121 t	LICENȚA : Sulzer
Δ _M : 490 t	TIP : 2x6LDSR 28 J(K)
DIMENSIUNI	PRINCIPIU DE FUNCȚIONARE
L _{max} : 34,60 m	diel
L _{pp} : 33,20 m	ireversibil
B : 11,00 m	4 timpi
D : 2,80 m	simple efect
d _m : 1,57 m	
d _N : 2,00 m	
CARACTERISTICI CORP	NR. CILINDRI
CONSTRUCȚOR : Ș.N. Oltenița	6
MATERIAL : oțel	DIAM. x CURSA : 280 mm x 360 mm
IMBINARE : sudură	PUTERE : 2x1200 CPE (2x883 kW)
NR. PUNȚI : 1	TURAȚIE : 750 rpm
	TRANȘIE : reductor-inversor
	PROPULSOR : 2xEPF
	TIP. COMB. : motorină
	CONSUM : 170 g/CPh (125 g/kWh)
	BUNKER : 87 t
	VITEZA : 20,00 km/h
	GENERATOARE : 175 46kW 400V 50Hz
	2x150 kW 400 V 50 Hz CA



Impingător **2x1200 CP--40** de nave construite între 1976 și 1993

Impingător **2x1185 Kw** 3nave: Mercur,Pluton,Sidex2

Impingătorul 2x1185 kw are la bază un proiect tehnic rezultat al colaborării dintre SNO și biroul de proiectare BUCHLOCH SCHIFSTEHNİK GmbH din Unkel-Germania. El satisface toate regulile și normele impuse de navigația pe canalul Rhin-Main și pe Dunărea superioară și are clasă a Germanischer Loyd 100 ASI-Pushboat-MCI. Motoarele principale (2)sunt de tip DEUTZ –model SBV6M628 de 1185 Kw , elici de 1850 mm in duze Korth, DG-uri (2 buc.) de Deutz –TD 226-6B de 90 KVA fiecare.

Nava cap de serie a navelor de navigație mixtă fluviu-mare -**MAGADAN**- a fost livrată in 1977



Navele din această serie denumită “Lena”erau destinate navigației in gheață spartă in extremul nordic Siberian pe râurile și in estuarele fluviilor Lena, Enisei și Obi, având clasa SP2-Gheață a Registrului rus. Puteau transporta mărfuri generale sau paletizate ,grâne sau 78 containere TEU(de 6 picioare) in magazii și pe capacele glisante ale magazilor.



Caracteristicile navelor Pr.1743-Lena

- Lungime.....108m
- Lățime. 15,2m
- Pescaj.2,4/3,3m
- Deplasament.max . . .4375 tone
- Deadweight.2450/3300 tone
- Motoare princ.... .2x515 Kw
- Tip motor. . .6NVDS48A-2U-SKL
- Diesel generatoare. . .3x50 Kw
- Echipaj.....16 pers.
- Viteza.10,8 Nd
- Autonomie.15 zile

Având deja o experiență acumulată la realizarea pasagerelor de croazieră **OLTENIȚA** și **CARPAȚI**, SNO a primit în 1969 comanda de a realiza 6 nave pasager pentru transport fluvial de persoane pentru curse regulate între porturile dunărene: Galați-Brăila, Galați-Tulcea, Tulcea-Isacea, Turnu-Severin-Moldova-Nouă. Aceste nave au fost: **MUNTENIA**(1969), **MOLDOVA**(1970), **MEHEDINȚI**(1970), **ARDEALUL** (1971), **ISTRIA**(1971), și **BANAT**(1972). Fiecare navă transporta 300 de pasageri.



<p>SIMBOL CLASIFICARE: $\frac{RNR}{CH}$ $\frac{1}{2}$</p>	
<p>TONAJE</p> <p>Δ_{max} : 486 t</p> <p>CI : 66 t</p> <p>Δ_{dis} : 472 t</p>	<p>CARACTERISTICI MAȘINI</p> <p>CONSTRUCTOR : 32 August București</p> <p>LICENȚA : Maybach</p> <p>TIP : 2-MB820DB</p> <p>PRINCIPIU DE FUNCȚIONARE : diesel</p> <p>NR. CILINDRI : 6</p> <p>DIAM. + CURSA : 175 mm + 205 mm</p> <p>PUTERE : 2x820 CPE (2x601 kW)</p> <p>TURATIE : 1360 rpm</p> <p>TRANSMISIE : reductor-tanțar</p> <p>SAPORT DE TRANȘISIE : 4</p> <p>TIP COMB. : motorie</p> <p>PROPULSOR : 2x EPF</p> <p>BUNKER : 32 t</p> <p>AUTONOMIE : 2400 km</p> <p>VITEZA : 30 km/h</p> <p>GENERATOARE : 2x60kW 380V 50Hz CA</p>
<p>DIMENSIUNI</p> <p>L_{max} : 61,40 m</p> <p>L_{dis} : 57,00 m</p> <p>B : 11,30 m</p> <p>Ø : 3,20 m</p> <p>d_{max} : 5,60 m</p> <p>d_{dis} : 1,80 m</p>	<p>CARACTERISTICI CORP</p> <p>CONSTRUCTOR : Ș.N. Otseipa</p> <p>MATERIAL : oțel</p> <p>IMBRĂCIRE : sudură</p> <p>NR. PUNȚI : 3</p>



Pasagerul Moldova, în chiar anul intrării în exploatare -1970-a suferit un accident sever pe canalul Chilia. Un cargou sovietic l-a lovit la travers în bordul babord, secționând toate punțile la exact mijlocul navei. Spărtura bordajului începea la 15 cm deasupra liniei de plutire. Nava a fost adusă în SNO și reparată într-o lună de zile. Linia de axe din babord a rămas descentrată din cauza deformării generale a corpului în timpul coliziunii. Nava a continuat să circule folosind numai motorul din tribord pe rutele Galați-Brăila și Galați-Tulcea până în 2006 când s-a început modernizarea complexă în Șantierul Naval Tulcea și i-au fost înlocuite motoarele principale. În acel an, 2006- NAVOL -Oltenița era deja în plin proces de lichidare astfel că nu a mai putut prelua comanda de modernizare.

Experiența vastă acumulată la realizarea navelor costiere, a navelor pasagere **OLTENIȚA** și **CARPAȚI**, precum și a celor 6 pasagere de 300 de locuri a făcut ca SNO să primească sarcina de a construi nave pasager mai mari, mai luxoase, mai moderne.

Astfel, în 1971 a fost realizată nava de protocol guvernamental **MIHAI VITEAZUL** care avea un nivel de confort foarte ridicat. Nava avea o lungime de 63,5 m, lățimea de 1,3 m, pescajul 1,86 m, deplasament 450 tone, viteza maximă 39,5 Km/oră, 30 locuri pentru pasageri de protocol și 54 de locuri pentru echipaj. Propulsia navei era asigurată de 2 motoare MB820DB de câte 820 CP fiecare, 2 diesel-generatore de 60 kw fiecare. Nava dispunea de 3 apartamente de 2 locuri, 1 garsonieră de 2 locuri, 6 cabine de 2 locuri cu

baie și 5 cabine duble cu baie comună. Pe data de 26.04.1984 nava a fost folosită la inaugurarea Canalului Dunăre-Marea-Neagră.



Nava de comandament MIHAI VITEAZUL -

In 1978 și respectiv in 1984 au fost realizate două pasagere de protocol pentru lacul Snagov :SNAGOV și SNAGOV 2



In 1979 a inceput construcția unei nave noi de protocol guvernamental , MIRCEA CEL MARE a cărei construcție s-a finalizat abia in 1984 din cauza numeroaselor modificări făcute in arhitectura interioară .



NAVADE COMANDAMENT-Pr.1122	
MIRCEA CEL MARE	
Lungime.	95,75m
Lățime.	14,2 m
Pescaj max.	2.4 m
Deplasament.	1500 t
Autonomie	5zile(2500 km)
Motoare . .3xAlco-12R251FMA	
	3X2468 cp
Propulsor prova. . .	2100 daN
Pasager 78.	Echipaj..54
Viteza croazierî. . .	30 km/oră

In 1986 a fost lansată cea de a treia navă destinată protocolului guvernamental ,de data aceasta

nava era maritimă, ZK101-pr.1123. Aceasta nu a fost terminată, a fost lansată și saturată doar cu instalațiile de corp și de tubatură fiind cumpărată după 1989 de un armator grec.



Nava maritimă de protocol ZK101 –pr.1123 pregătită pentru lansare

Producția mare de nave de mare tonaj și complexitate din ce în ce mai mare într-un ritm tot mai alert, nu putea fi obținută fără o înzestrare corespunzătoare și fără investițiile mari care s-au făcut în decursul decadelor 1970-1980. În 1971 s-a trecut la trasajul navelor la scara 1:10 și debitarea tablelor pe mașinile automate tip CONDOR, s-a dat în exploatare stația de acetilenă, s-a finalizat hala nouă de construcții corp în care s-a instalat 4 poduri rulante și alte două poduri rulante în depozitul de laminate, s-a instalat presa de 350 tf pentru fasonarea tablelor și mașina de curbat profile precum și o ghilotină hidraulică. Pe cala de montaj s-au instalat 2 macarale portal de 16 tone și una de 50 de tone pe cheul de armare. S-a dat în exploatare stația de oxigen lichid. S-a introdus procedeul de sudare în mediu protector de argon și



Debitarea pe mașinile CONDOR



Presa de fasonat table de 350 tf

s-a finalizat construcția estacadei de transfer blocsecției dotată cu 3 poduri rulante de 50 de tone.

În perioada 1966-1985 ,printre navele de mare tonaj și cargouri s-au realizat o serie de nave mai mici,bacuri de trecere,concretizate in două tipuri,bac de 300 de tone și bacul de 25 de tone capacitate de transport, fiecare tip de navă in serie de 7 unități.



Bac de 25 tone **POIENARI 1** – (1985)

Lungime. L=23,5 m

Lățime. B=11 m

Pescaj max., , , , , T= 1,2 m

Motoare . . .2xSKL-6NVD26-120 CP

Motoare. . . . 2xSKL-6nvd28 -180CP

fiecare Diesel gen. 2x32Kw/380v cu motor -65CP Diesel gen. 2x32Kw/380v cu

D110 -65CP Nave surori:

CIBIN(1966),**SEBEȘ**(196),**TAZLĂU**,
surori: **CHICIU**(1967),**364**(1980),**362**(1980),
VÎLCELE(1966),**TELIȘOARA**(1983)

OLTISORU 1(1983),**OLTISORU 2**(1984)

POIENARI 2(1985)

OLTISORU 3(1985)

Un capitol important al producției de in perioada anilor 1983-1992 il constituie realizarea

unor nave tehnice deosebit de importante pentru economia națională:drăgi maritime cu cupe cu capacitate de 750 mc/oră, drăgi fluviale cu cupe de 600 mc/oră ,drăgi absorbant-refulante de 3600 mc/oră drăgi cu cupe de400 mc/oră si elevstor cu cupe cu capacitatea de 350 mc/oră.

Bac de 300 de tone **VADUL- OII** – (1966)

Lungime. L=52, m

Lățime. B=20,2 m

Pescaj max. T=1,32 m

SIMBOL CLASIFICARE: $\frac{RNR}{C} \frac{M}{3}$

TONAJE

TB : 609
TN : 448
DWT : 1291

DIMENSIUNI

L_{max} : 65,80 m
L_{pp} : 53,00 m
B : 11,50 m
D : 3,50 m
d : 2,44 m

CARACTERISTICI CORP

CONSTRUCTOR : Ș.N. Orșova
Ș.N. Drobeta
Turnu Severin
Ș.N. Oltenița

MATERIAL : oțel
ÎMBINARE : sudură
NR. PUNȚI : 1

CARACTERISTICI MAȘINI

GENERATOARE : 2x488 70Kw 400V 50 Hz
CA

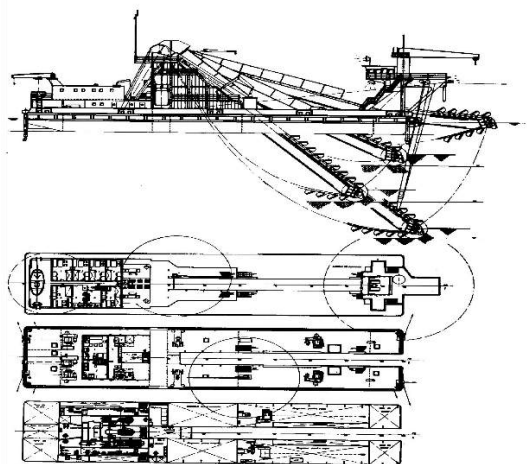
ALTE CARACTERISTICI

ADÂNCIME MAXIMĂ DE DRAGARE: 22 m
ADÂNCIME MINIMĂ DE DRAGARE: 8 m
CAPACITATE DE DRAGARE : 750m³/h

D110
motor

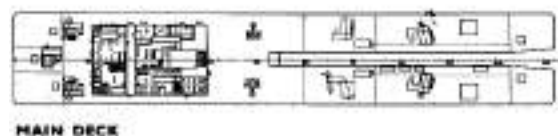
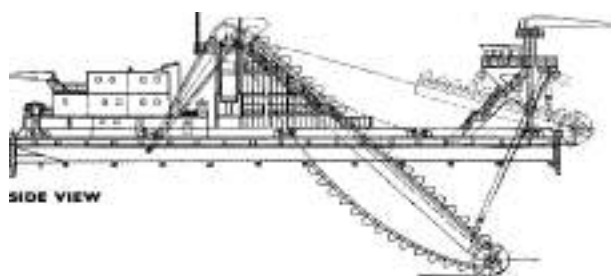
Nave

nave



Drăgile de 750mc/oră au fost destinate lucrărilor de amenajări hidrotehnice la Canalul Dunăre-Marea Neagră și la construcția portului Agigea Sud. Drăgile de 600mc/oră au fost destinate întreținerii șenalului navigabil al Dunării și la construcția hidrocentralelor Porțile de Fier 1 și Porțile de Fier II.

DRAGA DE 600 m³/oră



SIMBOL CLASIFICARE: $\frac{RNR}{C} \frac{1}{2}$

TONAJE

ΔM : 1012 t

DIMENSIUNI

L_{mas} : 59,60 m
 L_{pp} : 56,00 m
 B : 10,80 m
 D : 2,80 m
 d_M : 1,98 m

CARACTERISTICI CORP

CONSTRUCTOR : Ș.N. Oltenița
 MATERIAL : oțel
 ÎMBINARE : sudură
 NR. PUNȚI : 1

ALTE CARACTERISTICI

ADÂNCIME MAXIMĂ DE DRAGARE : 15,00 m
 CAPACITATE DE DRAGARE : 600 m³/h
 CAPACITATE CUPA : 0,600 m³
 FORȚA DE TĂIERE : 30000 kgf

Seria de drăgi de 600 mc/oră a cuprins navele:

7352*1983),7353(1983),7354(1984),7355(1987),8457(1991)8480(1991),8481(1992) .

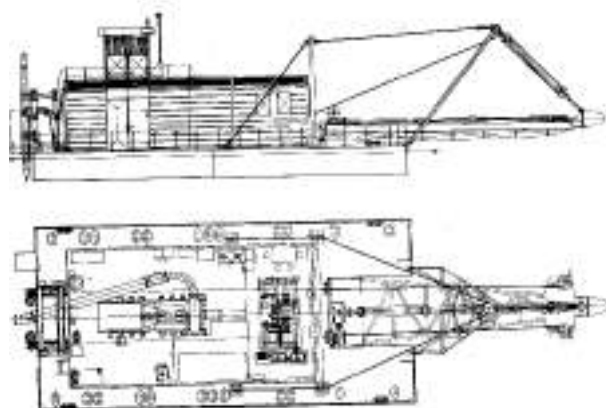


Draga de 750 m³/ora



Draga de 400 m³/ora

Un alt tip de dragă produs într-un mare număr de unități a fost draga absorbant-refulantă de 3600 m³/



SIMBOL CLASIFICARE: $\frac{RNR}{C} \downarrow \frac{1}{3}$

TONAJE

Δ_m : 100 t
 Δ_M : 106 t

DIMENSIUNI

L_{max} : 25,30 m
 L_{pp} : 17,00 m
 B : 8,70 m
 D : 1,42 m
 d_m : 0,92 m
 d_M : 1,04 m

CARACTERISTICI CORP

CONSTRUCTOR : S.N. Tulcea
 S.U.G.T.C. Cernavodă
 MATERIAL : oțel
 ÎMBINARE : sudură
 NR. PUNȚI : 1

ALTE CARACTERISTICI

ADÂNCIME MAXIMĂ DE DRAGARE : 8 m
 ADÂNCIME MINIMĂ DE DRAGARE : 2,5 m
 CAPACITATE DE DRAGARE : 1600 m³/h

Drăgile absorbant-refulante au fost produse în **18 exemplare** între 1972 și 1984.

În 1988 a început fabricația împingătoarelor 3x1600 CP destinate împingerii unor convoaie de 6 barje de



3000 tone. Inițial seria trebuia să cuprindă 7 astfel de nave dar în final au fost construite numai 4 unități.

ÎMPINGĂTOARE 3X1600 CP

ISACCEA 4 (1988)

Lungime.....L=35,85m
 Lățime.....B=17m
 Pescaj.....T=1,797/2 m
 Motoare.....3x8R251FMA-1600 CP fiecare
 Reductoare inversoare.. SWVG40- Renk-Reșița
 Vinciuri de legare... .6 buc.
 Echipaj..14 pers.

Nave surori: **ISACCEA1, ISACCEA 2, SIDEX 1**

În 1985 s-a reluat construcția pasagerelor de turism internațional prin livrarea pasagerului **STEUA DUNĂRII** către O.N.T Carpați.



Pasagerul STEUA DUNĂRII

Lungime L=107,2m
 Lățime. B=12m
 Pescaj. T=1,9m
 Deplasament. 1500 tone
 Nr.punți. 4
 Motoare princ. 2x6LDSR28 , 2X1200CP
 Viteza de croazieră. 21 km/ oră
 Capacitate. 182 pasageri+54 echipaj
 Pene cârmă. 4
 Propulsor prova. 1

La 25.05.1989 s-a lansat și nava soră **STEAUA DELTEI** avînd aceleași caracteristici tehnice.



În 1985 a fost livrat către Navrom Constanța pasagerul maritim de tip catamaran **DIERNA**. Era prima navă de tip catamaran maritim construită în SNO și prima în România.



Catamaran **DIERNA**

Lungime. L=37,3 m
 Lățime. B=1.67 m
 Pescaj max. T=2.8 m
 Înălțime de construcție. . . . H=4,65 m
 Motoare 2x6VD13/15-A1-1
 Putere. totală. 960 CP/1500rpm
 Diesel-generatore. . . 2x56Kw,400v/50Hz
 Pasageri. 241 pers.
 Echipaj. 6. pers.
 Tanc combustibil. 22 tone
 Viteza de croazieră. 12 Nd

Între anii 1989 și 1993 s-a construit nava salvator-spărgător de gheață **GROZAVUL**



Caracteristici Salvator-spărgător GROZAVUL

Lungime. L=66,8m
 Lățime. B=14,66m
 Deplasament. 2700 t
 Motoare princ. 2xALCO-12R251FMA
 Putere motoare 2x2465 CP
 Diesel-generatore... 3x6VD26/20-585KVA
 Diesel-generator avarie . . D120-70KVA/400V
 Elici 2buc. în duză cu dia 3200mm
 Echipaj 50 pers.
 Viteză. 12Nd

Evenimentele de la sfârșitul anului 1989 au găsit Șantierul Naval Oltenița în plin avânt, cu cala plină de nave în diferite stadii de construcție, bazinul de armare și cheiul de armare cu multe nave aflate în probe.

Dar timpul trecea repede, comenzile mari de nave VOLGA-DON, LENA erau pe sfârșite.

Seria remorcherelor de 2400 CP s-a sistat ca urmare a divizării Navrom în mai multe firme regionale care nu mai aveau forța financiară să investească în nave noi. Sindicatul a pus presiuni mari pentru mărirea salariilor și pentru pensionări masive. Numărul angajașilor s-a redus și productivitatea a scăzut atât datorită scăderii numărului de angajați cât și datorită plecării la pensie a unui mare număr de oameni calificați. Pe de altă parte dobânzile bancare erau din ce în ce mai mari. Toate acestea au condus treptat la înrăutățirea stabilității financiare a șantierului,

Pentru a ușura situația financiară a I.C,N,P,T, Oltenița, Centrala navală Galați a dispus ca acesta să construiască un număr de **21** de barje tip **Europa-2b** începând cu a doua jumătate a anului 1991.

Prima barje din serie a fost lansată la 7.08.1991 cu număr de înmatriculare **8470**. Au urmat apoi navele **8452-8456, 8471** până la **8479, 8495, 8496**. Și **8531** până la **8533, 8889**. Aceste comenzi nu acopereau însă capacitățile de producție la data respectivă.



Caracteristici BARJA EUROPA-2B

Lungime max... .L=76.50m
LățimeB=10.95m
Înălțime construcție.. . . H=3.2/3.9m
Pescaj..T=2.70 m
Deplasament2380 ton
Lungime magazie...64.60 m
Greutatea navei goale380 ton

În aceste condiții echipa managerială a întreprins în perioada 1993-1994 mai multe deplasări în Europa de vest contactând diverși armatori și șantiere navale cu scopul achiziționării unor comenzi de nave noi. Contactele au fost multiple dar nu toate s-au soldat cu finalizarea unor comenzi certe. S-au finalizat comenzi cu următoarele firme : **IHORKS DANE BV** –Olanda, **VEKA SCHIFBOW**-Olanda,

DE SCHROEF SHIPYARD BV-Olanda, **PHILIP EBERT SHIPYARD**-Germany, **KRUGER VERFT** din Germania.

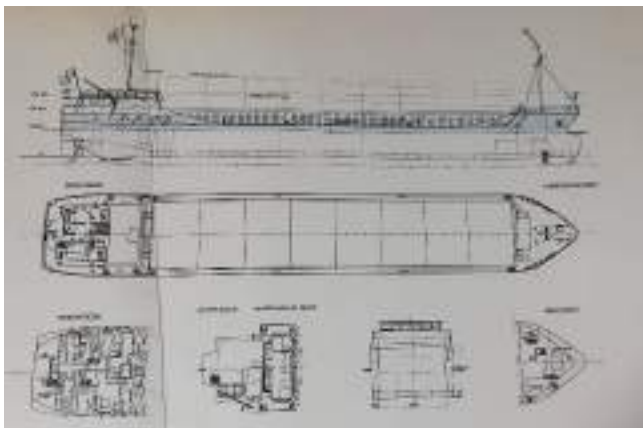
Compania IHORKS-DANE BV a comandat pentru început două corpuri de nave tip port-container cu profil redus pe înălțime pentru navigație fluviu-mare (low-profile coastal). Navele aveau o singură magazie și capace de tip folding. Puteau transporta mărfuri generale, marfă în vrac sau containere în magazie și pe capace. Navele au fost saturate cu tot ce înseamnă elemente de lăcătușerie navală și postamenți linia de axe montată, instalația de ancorare și propulsorul transversal prova montate. Navele s-au numit **BORNRIFF** și **DIPENDIA**



Caracteristici pentru BORNIRIF și DEPENDIA

Lungime.	L=81,68 m
Lățime.	B=12,40 m
Inălțimea de construcție.	H=5,40 m
Pescaj.	T=4,25 m
Viteza.	v= 10 Nd
Gabarit aerian-dela L.B.	h=10 m
Deadweight.	2600 tone
Tonaj brut.	1800 GT
Sarcina pe dublul fund.	10 tone/
Containere in magazie	72 TEU
Containere pe capace.	72 TEU

Nava BORNIRIF(1988) in probe



Plan general al navelor BORNIRIF și DEPENDIA



Nava DEPENDIA (1996)

Tot pentru firma IHORKS-DANE BV au fost construite 4 corpuri ale unor port-containere fluviale cu lungimea standard L=110 m ,lățimea B=11,4 m și pescajul T=3,5 m

Acestea au fost : EBEN HAEZER(1995) , FELICITAS(1995) ,CHARIS(1996) , și CHRIDI (1998)



Nava EBEN-HAEZER



Lansarea navei CHRIDI

În perioada 1996-1998 au fost construite 3 corpuri de port-containere fluviale cu dimensiuni mai mici: lungime 98(96) m, lățime 11,9 m, pescaj 2,2 m pentru firma **NEW PROVIDENCE CORPORATION**. Nava cap de serie a primit numele **BARBARA** (lansată 16.08.1996) iar următoarele două nu au primit nume fiind lansate la 25.02.1998 și respectiv 19.08.1998. Navele aveau 500 TRB.

În 1996 s-a reușit contractarea a 7 nave de navigație fluviu-mare pentru compania ucraineană **UKRECHFLOT**. Navele erau destinate transportului de mărfuri generale, containere sau grâne, baloți de laminate și alte mărfuri în vrac. Navele aveau 3 magazine și capace de magazie de tip "folding".

Proiectul tehnic al navei a fost executat de firma germană SHIPSTECHNIK SRPAK din Hamburg. Conceptul de navă, în esență bun, a fost transpus într-un proiect tehnic, nu de execuție, ceea ce a condus la situația ca Șantierul să execute o mare parte a planurilor de detaliu pentru execuție. Această situație a dus în mod inevitabil la o perioadă de asimilare a navei prototip nesperat de mare. Nava prototip al seriei, serie denumită "DESNA", care a primit numele VOLODIMIR SAVELIEV a fost lansată la 18.07.1997. Din punct de vedere financiar problemele se agravau din lipsa lichidităților deoarece încasările pentru copurile de nave nu acopereau necesitățile zilnice ducând la necesitatea de a apela la împrumuturi cu dobânzi din ce în ce mai mari. La toate acestea se adăugau dificultățile de aprovizionare tot mai mari ca și creșterea continuă a prețului oțelului. Aceste greutăți au făcut ca seria de nave DESNAI în loc să redreseze situația financiară să o destabilizeze și mai tare. Practic, cele 7 nave au fost realizate în 5 ani, ultima navă fiind lansată la 17.03.2003 când deja Șantierul era în situație financiară precară.





Nave seria DESNA la cheul de armare

În perioada construcției navelor tip DESNA s-au construit două corpuri de yacht , unul cu lungimea L=24 m destinat unui partener din Izrael și un altul cu lungimea L=55 m pentru un partener german. Acesta din urmă s-a numit EVANNA.



Yachtul EVANNA la lansare

Caracteristicile navelor **DESNA**

Lungime (LOA). L=98.00 m
 Lățime. B=16,00 m
 Înălțime de construcție. H=5.70 m
 Pescaj de calcul. T=4.00 m
 Deadweight. 3300 tdw
 Containere. 184 TEU
 Echipaj. 13 pers.
 Motoare. 2Xskl , 2x1185 kw
 Viteza. 12 Nd

Yacht de lux **EVANNA** (dec.1996)

Lungime. L=55 m
 Lățime. B=7.5 m
 Înălțime de construcție . . . H=3,95 m
 Pescaj. T=1,40 m
 Motoare 2xMTU183-TE
 Putere,. 2x500CP
 Viteza de croazieră. 12 Nd
 Pasageri. 12/74
 Stabilizator de rulu la cuplul maestru



Yachtul EVANNA înainte de livrare



Yachtul de 24 m export în Izrael

Lungime. 24 m
 Lățimea. 4.70 m
 Înălțimea de construcție. . 4.90 m
 Pescaj. 1.95 m

Nava a fost livrată complet armată și cu interioarele executate. Și cu probele de cheu și de marș efectuate.

În luna martie 1996 s-a lansat un corp de navă de pescuit pentru compania belgiană **BAHOMARITIEM**. Dimensiunile principale ale navei pescador erau:

lungimea L=40.9 m ,lățimea B=9.2 m .înălțimea de construcție H=2.825 m , pescaj T=1.25 m.

În 1994 a fost construit remorcherul de radă **ALOUETTE** pentru a opera in Port Victoria din insulele **Seichelle**. Nava a fost livrată “ la cheie”cu toate probele efectuate.



Remorcher de radă ALOUETTE

Lungime. L=28,5 m
 Lățime. B= 8,80 m
 Pescaj T= 3,25 m
 Putere motor. 2540 BHP
 Tracțiune la punct fix. 30 tone
 Viteza de croazieră. 12nd
 Raza de operare. 3000 mile
 Supraveghere.BURAU VERITAS

Pe situl Autorității Portului Victoria se precizează că remorcherul ALOUETTE a finalizat o reparație generală după 28 de ani de exploatare și se preconizează încă 20 de ani de exploatare. Operarea in 28 de ani fără probleme majore este și rodul calității lucrărilor prestate de Șantierul Naval Oltenița.

În 1993 și respectiv 1996 ,S.N.O. a reluat tradiția construcției pasagerelor de lux executând pentru Compania **SCHILLA TOURS** din Basel –Elveția două corpuri de nave pasagere care au fost înregistrate cu numele **SWISS PEARL** (1993) și **SWISS DIAMOND** (1996). Lucrările efectuate au

Pasager SWISS PEARL	
Lungime LOA.	110 m
Lățime.	11 m
Pescaj.	1.8 m
Pasageri.	123 pers. În 64 cabine
Echipaj.	32 pers.

Pasager SWISS DIAMOND	
Lungime LOA.	101 m
Lățime.	11.45m
Pescaj.	1.8 m
Pasageri.	123 pers. În 61 cabine
Echipaj.	32 pers.

cuprins și saturări cu toți postamenții, tubulaturile instalațiilor de corp, penele cârmelor și axele cârmelor.



La 28.08.1995 s-a lansat corpul primei barje de nisip-**MARGARET ANN** –având caracteristicile :Lungime $Loa=77.5$ m ,lățime $B=8.5$ m ,pescaj $T=0.7$ m, Nava a fost exportată în Olanda.

Începând cu anul 2000 ,alături de navele tip DESNA s-a continuat seria de corpuri de barje de nisip pentru Olanda (compania **VEKA Scheepsbow**) și o serie de **mini portcontainere** destinate transportului fluvial-(Rhin ,Main,canalele olandeze) pentru desconggestionarea transportului de containere cu mijloace auto pe autostrăzi.Mini-portcontainerele fluviale aveau următoarele dimensiuni:

lungime L=63 m , lățime B=7 m ,înălțime de construcție H=3.5 m ,pescaj T=0.5/3 m.
În număr de 8 unități aceste mini-portcontainere au fost lansate în următoarea cadență:

21.1.2000 , 18.12.2000 ,25.04.2001 ,08.06.2001 ,14.08.2001 ,10.07.2002 ,16.09.2002 ,13.11.2002 .

Barjele de nisip au avut dimensiuni diferite dar apropiate și s-au livrat după cum urmează:
24.04.2001(LxBxHxT=70x7.45x3.2x3.0) , 30.11.2001(LxBxHxT=70x7.45x3.2x3) , 17.04.2003
(LxBxHxT=81x10x3.45x3) , 12.02.2004(LxBxHxT=86x10.5x3.8x3.5)

În 1999 s-a construit nava tanc de produse chimice **JACOBA-H** activitatea vizând realizarea unei nave complete. Era un low-profile tanc. Nava s-a construit folosind corpul metalic al unui alt tanc,tancul de produse chimice **POLO**, căruia i s-a construit în șantier o provă nouă având bulb și i s-a adăugat la cuplul maestru o blocsecție de zonă cilindrică. Deoarece tancul POLO avea greutatea navei goale prea mare ,acesta nu a putut fi ridicat pe cala de montaj și lucrările de cuplare a corpului cu noua prova s-au efectuat la Șantierul Naval Brăila. Tancul a revenit la Oltenița unde au continuat lucrările de saturare ale navei până la finalizarea ei.



Tancul **JACOBA-H**

Lungime.Loa=99.5 m
Lungime între perp.Lpp=96.3 m
Lățime.B=12 m
Înălțime de construcție. H=6.4 m
Pescaj. T=4.2 m
Deadweight de vară.Dwt=3539 ton
Tonaj brut TRB=1993 ton
Propulsor in prova

Supraveghere.Germanischer Lloyd
Armator**CHEMTRANS** - Olanda

La 04.07.2001 a fost lansat tancul de produse chimice **LAURA-H** pentru compania belgiană **LAURINE SHIPPING** din Sas Van Gent. Era tot un tanc cu profil redus cu cabină de comandă escamotabilă ca și la nava JACOBA-H



Tancul de produse chimice **LAURA-H**

Lungimea.Loa=101 m
Lățimea. B=14 m
Înălțime de construcție. T=7.4 m
Pescaj.T=4.2 m
Tonaj registru.TRB=2982
Deadweight(de vară).Dwt=5412 ton
Putere motor.P=2650 kw
Armator.Lauraine Shiping BV
SupraveghereGermanischer Lloyd

La 04.02.2003 a fost lansat corpul metalic al primului pescador dintr-o serie de trei nave. Contractul prevedea saturarea navelor cu toți postsmenții navelor, toate instalațiile de tubulatură legate de corp și canale de ventilație, saturarea magaziiilor de pește și izolarea lor precum și foarte multe lucrări din inox destinate fabricii de conservare a peștelui. Navele aveau sub chila un derivor cu înălțime foarte mare, din care cauză pentru transportul navei erau necesare niveluri foarte ridicate ale apelor DUNĂRII. Aceste condiții nu au fost îndeplinite pe tot timpul construcției navelor așa încât ultimile două nave din serie au fost asamblate folosin blocsecții transportate în alt șantier-la Tulcea. Cu cheltuieli suplimentare foarte mari. Toate aceste cheltuieli suplimentare au creat pierderi financiare mari.



CARACTERISTICI ALE PESCADOARELOR
 Lungime. L=75,4 m
 Lățime. B=14,6 m
 Înălțime de construcție. H=22,3 m
 Pescaj minim. T_{min}= 5,2 m
 Pescaj maxim. T_{max}=7.2 m

Pentru transportul navei prototip la mare s-au folosit flotoare cu ajutorul cărora nava a fost ridicată pentru a avea un pescaj mai mic. În acest mod nava a putut trece peste pragurile existente pe traseul până la mare.

La 25.06.2003 s-a lansat corpul metalic al unui tanc fluvial de mare dimensiune care egalau performanța motonavelor VOLGA-DON. Tancul avea lungimea L=135 m, lățimea B=16,8 m, înălțimea de construcție H=5,75 m. Corpul construit pentru **SCHIPWERFT EBERT** din Germania a fost ultima navă de mare dimensiune lansată în Șantier înainte de declararea falimentului Șantierului Naval Oltenița în 2007.

UN CAPITOL SPECIAL: CONSTRUCȚIA YACHTURILOR DE LUX LA NAVOL S.A. OLTENIȚA .

În medile de afaceri din țările occidentale se știau prea puține lucruri despre construcțiile de nave la Oltenița deoarece șantierul era axat numai pe producția de nave de export în fosta Uniune Sovietică și pe producția de nave pentru economia națională. Se știa totuși că ȘNO construiseră toate navele prezidențiale care de bună seamă aveau un grad de confort și de siguranță foarte ridicat.

Aceste date i-au fost suficiente lui KAREL BOERSMA, cetățean olandez care s-a prezentat la NAVOL cu o schiță a unui yacht de 14m lungime pe un format A3, întrebând dacă șantierul îi poate construi acel yacht. Pentru execuția yachtului datele tehnice și de detaliu erau foarte sumare, singurul element care putea fi o bază reală de plecare era un plan de forme conținut tot în acel format A3. Compartimentul de proiectare și-a asumat proiectarea și i-a fost făcută o ofertă de preț pe care a acceptat-o. Pas cu pas s-a realizat corpul metalic, clientul urmărind îndeaproape construcția. Toate sudurile se polizau la fața tablelor iar tablele nu trebuiau să aibă denivelări mai mari de 1 mm pe metru liniar. După realizarea reușită a corpului metalic, pentru KAREL BOERSMA mai rămânea o întrebare: cum va reuși Șantierul să execute pereți cabinelor și mobilierul din furnire naturale de stejar și mahon, precum și toate profilele de cantuire de la elementele de mobilier, de la scări și mâini curete. Dar experiențele avute la realizarea pasagerelor de 300 de locuri și la toate cele patru nave guvernamentale au făcut ca toate problemele să fie rezolvate. S-a cumpărat chiar și o mașină specială de profilat lemn.

Alegerea echipamentelor nu a ridicat probleme deoarece clientul avea o listă de preferințe cu firme iar proiectarea a ales mărimile adecvate pentru echipamente respective(motor,vinci ancoră, instalație răcire motor, aer condiționat,reductor turații, pompe ,echipament de navigatie etc.)

Yachtul s-a realizat la cele mai inalte standarde ,s-au făcut probele de casă după care yachtul a executat un prim voiaj(traversadă) pe itinerarul :Dunăre,Canal Dunăre-Marea Neagră, Bosfor, Marea Marmara,Marea Egee, Canalul Corint, Marea Adriatică, Mediterana, Gibraltar,Coasta Spaniei și Franței , Canalul Mânecii, Olanda. Traseul a fost parcurs fără nicio defecțiune in timp de 14 zile.

Cum era și firesc i s-a cerut proprietarului să momteze pe frontalul suprastructuri o placă de timbru care atesta unde a fost construit yachtul dar acesta a refuzat pretextând că el încearcă să vândă yachtul și că faptul că a fost fabricat în România ar fi suscitai mai puțin interes din partea potențialilor cumpărători,România nefiind cunoscută la acea vreme ca un producător de yachturi cu mare experiență.Contrar așteptărilor,yachtul a fost primit cu mult succes pe vasta piață de yachturi olandeză.Karel Boersma înființează firma BLACK SEA TRADING având ca obiectiv vânzarea yachturilor produse in România pe piața olandeză. NAVOL S.A. încheie un join-venture cu BLACK SEA TRADING și încep să fie produse la scară mare yachturi cu lungimi diferite: 8.5m, 11m,13m, 15m,16m ,18m.

NAVOL S.A. pune la dispoziție o hală in care se amenajeaza sectia de yachturi unde se puteau construi 8-10 yachturi simultan. La privatizarea NAVOL , BLACK SEA TRADING cumpără hala unde se construiau yachturile, apoi își extinde domeniul de activitate cu producția de duze KORTH ,pentru care cererea era mare ,către vestita fiemă LIPS.În timpul incercări de privatizare,incepută în 1997 , noii proprietari ai NAVOLS.A. retrag toate facilitățile pentru BLACK SEA TRADING (acesul prin șantier,accesul la macaralele de la bazinul de armare).BLACK SEA TRADING produce yachturi până in 2004 după care producția de yachturi e sistată. BLACK SEA TRADING investește intr-o hala imensă pe un teren lingă comuna Curcani la 10 km de Oltenița unde transferă producția de duze Korth și unde le produce și în prezent.

În continuare ,imaginile de exterior și de interior din iachturile de 14m și 18m redau in mod elocvent nivelul de confort și calitatea lucrărilor de finisaj la aceste yachturi,care nu erau cu nimic mai prejos de cele ale yachturilor de aceeași clasă produse in Olanda.



După această deloc exhaustivî prezetar ev



Pupitrul de comandă al yachtului de 14 m



Pupitrul de comandă și salon la yachtul de 18



Bucătăria la yachtul de 14m



Locul de servit masa la yachtul de 18m



Compartimentul mașini în yachtul de 18m



Yachtul de 14m în Canalele Corintului



Hala yachturilor- Blocuri de construcție



Coșul yachtului de 14m în procesul de construcție în hala de yachting

După această deloc exhaustivă prezentare a evoluției ȘNO de la înființare și până la desființare se poate concluziona :Șantierul Naval Oltenița s-a dezvoltat într-o perioadă foarte scurtă(57 de ani) în care a evoluat de la construcția navelor de lemn la navele moderne ale începutului de mileniu, trecând prin toate sistemele de construcție-marangozerie,nave nituite,nave sudate,înboțându-și în fiecare an portofoliul cu noi tipuri de nave.

Astfel, au fost construite în cei 57 de ani peste 900 de nave:ceamuri, șleपुरi,șalande basculante, șalande hidroclap,motonave fluviale,remorchere,împingătoare,pasagere de toate tipurile,cargouri maritime, drăgi cu cupe, drăgi absorbant-refulante,,elevatoare,tancuri petroliere, tancuri de produse chimice,nave militare(vedetele dragoare VD24,VD245), și yachturi de lux.

S-a încheiat un colectiv de lăcătuși constructori navali foarte calificați,o pleiadă de sudori atestați de toate registrele de clasificare(RNR,Registrul Fluvial și Maritim Rus,Germanischer Lloyd, Liroy Register, Det Norske Veritas,Bureau Veritas,N.S.I.-Olanda. Orașul Oltenița însuși s-a dezvoltat ca urmare a întemeierii și creșterii Șantierului Naval.

Pentru oricine care a urmărit evoluția Ș.N.O. relatată mai sus se naște întrebarea : cum a fost posibil ca un șantier cu o astfel de evoluție ,cu comenzi la momentul falimentării,cu reale posibilități a prelungire a unor contracte(conducerea UKRECHFLOT își exprimase dorința de a suplimenta comenzile pentru navele DESNA) să fie falimentat așa de ușor.

Pentru elucidarea faptelor petrecute de la începerea privatizării în 1997 și până la declararea falimentului folosim lucrarea prof. Șerbănescu Done ,,,Momente din istoria Olteniței,, apărută în 2009,în care autorul s-a folosit de informații și documente de la SIF MUNTENIA, F.P.S ,Bursa de Valori București, ca să relateze următoarele -cităm :

“Astfel, la începutul acestui mileniu Șantierul Naval Oltenița putea construi orice tip de navă, cu o capacitate de încărcare până la 5000tdw și era dotat să desfășoare și alte activități ca reparații de nave, construcții metalice și industriale, diverse echipamente, piese de rezervă și subansamble navale, ș.a. În cursul existenței și activității sale, Șantierul Naval Oltenița a livrat mai mult de 900 de nave, din care 80 % pentru parteneri externi.Șantierul naval avea o platformă pentru asamblarea corpurilor navelor și lansarea lor la apă, situată de-a lungul malului Dunării, în lungime de aproape 1000 m. Dispunea de asemenea de un bazin pentru saturarea navelor și protecția lor după lansare, în condiții de iarnă. În anul 1990 S.C. Navol S.A. s-a înființat în forma actuală prin preluarea integrală a patrimoniului Șantierului Naval Oltenița.Obiectul de activitate al întreprinderii era proiectarea, producerea, comercializarea și exploatarea navelor, echipamentelor navale,reparații, dezmembrări de nave, operații de comerț exterior, etc.Capitalul social de 52.325.452 mii lei este divizat în 52.325.452 acțiuni cu valoarea nominală de 1.000 lei.

Între anii 1990 - 1999 evoluția S.C. Navol S.A. a fost satisfăcătoare, cu toate că avuseseră loc masive reduceri de personal,încât din 5500 de salariați mai rămăseseră doar 2000. După anul 2000va începe declinul și șantierul, prost condus, nu mai poate fi redresat. În acest sens, semnificativă este diagrama evoluției cursului acțiunilor între anii 1997 și 2000, Acțiunile emise de societate au fost tranzacționate la categoria a II a Bursei de Valori București din data de29.10.1997, până în anul 2007 sub simbolul NVL.

Evoluția acțiunilor NVL în perioada 29/10/97 - 09/11/00



După cum se poate vedea pe termen mediu și lung prețul de tranzacționare a evoluat pe un trend ascendent.

În anul 1999, când a început să se vehiculeze ideea privatizării, au fost interesați mai mulți investitori străini, dar au fost trimiși la plimbare de conducerea șantierului, sub pretextul că sunt comenzi și fără ajutorul lor. În felul acesta pachetul majoritar de acțiuni a fost

achiziționat de la F.P.S. de omul de afaceri Ioan Alexandru. Prin privatizare, acționarii principali la S.C. Navol Oltenița S.A. au devenit: Alexandru Ioan cu 50,7% (prin achiziția pachetului majoritar de acțiuni deținut de FPS), SIF Muntenia cu 16,62%, Toderiță Cristina, un pachet de 10,4% se pare că era deținut de PAS Navol sau de Lauranne Shipping BV.

În anul 2000, primul an după privatizare, s-au încheiat tranzacții cu 9,4 mil. acțiuni la prețuri cuprinse între 146 lei/acțiune și 930 lei/acțiune.

Rezultatele economico-financiare.: pe primele nouă luni ale anului 2000 societatea S.C. Navol S.A. a înregistrat o pierdere de 29 miliarde lei, față de o pierdere de 6,7 miliarde lei la 31 decembrie 1999.

O influență negativă semnificativă o reprezintă valoarea importantă a cheltuielilor financiare, care la 30 septembrie, 2000 erau de 54 miliarde lei și reprezentau 63% din valoarea veniturilor din exploatare pentru aceeași perioadă. Nici cifra de afaceri nu a avut o evoluție bună, valoarea de 103 miliarde lei fiind inferioară valorii corespunzătoare din 1999.

În cadrul pasivului s-a remarcat degradarea continuă a ponderii capitalului propriu în total pasiv, de la 24% în decembrie, 1998 la 17% în decembrie, 1999 și doar 9% în septembrie, 2000.

Deținătorul pachetului majoritar de acțiuni, care se pricepea la orice, numai la construcții de nave nu, după ce a schimbat conducerea șantierului, s-a preocupat să vândă mai multe active ale șantierului, dintre care cel mai important a fost fabrica de yacht-uri. După aceste operațiuni, așa-zisul om de afaceri nici că i-a mai păsat ce se întâmplă la S.C. Navol S.A. Celălalt acționar important, SIF Muntenia, printr-o majorare de capital a devenit acționar majoritar și deținea 49,9% din acțiuni, iar Ioan Alexandru a devenit acționar minoritar cu 30,5% din acțiuni.

Prin contractul de privatizare, AVAS (Autoritatea pentru Valorificarea Activelor Statului) se obligase să acorde facilități fiscale constând în scutirea penalităților la datoria către stat, ce constituiau circa jumătate din întreaga datorie. Scutirea era condiționată însă, de respectarea unui plan eșalonat de achitare a datoriilor și de realizarea anumitor investiții. Potrivit AVAS, la Navol nu s-au realizat nici investițiile și nici nu s-a respectat graficul de achitare a datoriilor, motiv pentru care ajutorul de stat a fost pierdut. Toate celelalte șantiere navale din țară, care s-au privatizat, au primit însă ajutorul financiar, au rezistat șocului privatizării și chiar au prosperat, pe când Navol Oltenița din anul 2004, când a livrat ultimul pescador pentru Norvegia, nu mai produce nimic. Datorită pierderilor înregistrate în anul 1999 și în anii următori, societatea nu a acordat dividende, iar acționarii nu au mai fost răsplățiți, ci dimpotrivă au fost păgubiți. În 2005, Navol a consemnat pierderi la venituri de 12,5 mld. lei.

În anul 2007 Ioan Alexandru, unul dintre acționarii principali de la Navol, cu afaceri în industria

construcțiilor metalice, a vândut la Bursă un pachet de 2.9 milioane acțiuni la un preț mediu de 0,053 lei/titlu. În urma acestei tranzacții, Ion Alexandru a încasat suma de 153.000 de lei (61.000 de euro). Apoi a mai vândut pachete de aproximativ 860.000 de acțiuni din companie la un preț mediu de peste 0,08 lei/titlu, și în felul acesta procentul de acțiuni, pe care acesta le deține la S.C. Navol S.A, a scăzut la 20, 29%.

Pentru redresarea S.C. Navol S.A., abia în anul 2007 AVAS a acordat o mică scutire de taxă, când Navol se afla deja în proces de insolvență, „culmea, intentat tot de AVAS împreună cu BCR. Adică ce ne-au dat cu o mână ne-au luat cu cealaltă“, a afirmat un acționar într-un interviu. La vremea aceea societatea nu producea nimic, avea datorii de circa 30 de milioane de dolari (9 milioane la BCR și aproape 21 milioane la stat), iar creditorii îi cereau falimentul. Președintele S.LF.Muntenia declara: „sunt mai multe hiene atât pe plan local, cât și național, care vor să pună mâna pe cele 42 ha de teren de pe malul Dunării ale șantierului“. S.I.F.Muntenia ar fi vrut să vândă acțiunile ce le deținea, însă nu la un preț mai mic decât valoarea nominală a pachetului de acțiuni, adică 10 milioane de lei vechi, valoarea la bursa era însă de șapte ori mai mică. Ion Alexandru spunea că ar vinde pe oricât, însă nu a găsit nici un cumpărător. Până una alta însă, la Navol porțile rămân închise, oamenilor nu li se plăteau salariile, iar cei mai mulți dintre foștii angajați faceau naveta la Giurgiu, pentru a lucra pe șantierul de acolo. Se spune că Daewoo Heavy Industries se afla în discuții cu S.L.F. Muntenia și ar lua creanța B.C.R., cu condiția ca aceasta să se convertească în acțiuni și să devină astfel acționar majoritar. Acest lucru nu s-a întâmplat și în 2007 s-a declarat falimentul societății comerciale NAVOL SA Oltenița
Din cauza unei privatizări dubioase și păguboase, S.C. Navol SA este singurul șantier naval de pe Dunăre, care a fost desființat.” -încheiat citatul

BIBLIOGRAFIE

Prezenta monografie a fost alcătuită pentru a consemna pentru viitorime ceea ce a fost Șantierul Naval Oltenița (1946-2007), un șantier de bază al construcțiilor navale românești. Alcătuirea unei monografii a Șantierului Naval Oltenița la aproape 20 de ani de la desființare, în condițiile inexistenței unor arhive oficiale de niciun fel, s-a dovedit a fi o întreprindere anevoioasă.

Cu toate acestea, datorită unor inimoși foști salariați ai șantierului, care au mai păstrat amintiri în colecțiile foto particulare, munca a fost mai ușoară.

Pe această cale aduc mii de mulțumiri tuturor aceluia care prin aportul lor au făcut ca această scurtă monografie să prindă viață.

1. Dr. Dinu Mareș – Oltenița și împrejurimile sale, Ed. Litera, Buc. 1980
2. Ion Buciu- Aici e viața mea, Ed. Tridona, Oltenița, 2011
3. Prof. Viorel Cosma – Șantierul Naval Oltenița „cu toate pânzele sus”, Ed. Grafica Nouă, Buc. 1967
4. Prof. Șerbănescu Done- Momente din istoria Olteniței, Ed. Agora, Oltenița, 2009
5. Situl www.radioTVOltenița.ro
6. Situl www.marinarii.ro- Prin amabilitatea deosebită a dlui Cristian Gregoretti
7. Situl www.MarineTraffic.com
8. Spirea Florica- Arhiva foto personală
9. Oblu Delia- Arhiva foto a dlui Oblu Vasile
10. Ursu Constantin- Arhiva foto personală
11. Ing. Gagelea Marin- Arhiva foto personală
12. Ing. Percec Liviu- Arhiva foto și de pliante personale