

Ing. ORAC NICOLAE

NASCUT la 24.01.1934 in comuna VANATORI sat ODAIA
MANOLACHI judetul GALATI



SCOLI ABSOLVITE inainte de facultate:

- Scoala primara 4 ani in satul natal - Liceul "VASILE
ALEXANDRI" GALATI

STUDII SUPERIOARE: Institutul Politehnic
Galati, facultatea MECANICA, sectia Nave si Instalatii de
bord - seria 1953 – 1958

ACTIVITATEA PROFESIONALA: SANTIERUL NAVAL CONSTANTA
(39 ani)

1958 - 1960 - inginer stagiar Sectia I - a constructii si reparatii corp
nave

1960 - 1964 - inginer proiectant Serv.Constructor Sef

1964 - Sef Serv. Constructor Sef

1964 - 1972 - Inginer Sef Adjunct

1972 - 1973 - Sef Sectia I - a constructii corp nave - realizat

Mineralier 55000 tdw

1973 - 1981 - Sef Atelier Proiectare Tehnologii constructii nave

1981 - 1982 - Sef Serv. Plan - Dezvoltare

1982 - 1988 - Sef Atelier Proiectare Tehnologii constructii nave

1988 - 1990 - Sef Serv.Organizarea Productiei si a Muncii

1990 - 1991 - Inginer principal proiectant gr.II - Atelier Proiectare

1991 - pensionat

1992 - 1996 - angajat cu conventie periodica - proiectare - Constanta
- Mangalia

1996 - 1997 - reangajat la S.N.Constanta S.A. - inginer

Serv.Marketing

1973 - Specializare 3 saptamani la Santierele Navale GDANSK si GDYNIA
din POLONIA

1974 - Vizitat Santierele Navale din KERSON si NICOLAEVSK (URSS)

REALIZARI PROFESIONALE DEOSEBITE : Am contribuit efectiv la proiectarea tehnologiilor de fabricatie a navelor de mare tonaj, mineraliere de 55000 si 65000 tdw, 170000 tdw, petroliere de 150000 si 85000 tdw, ferryboat 12000 tdw, docuri plutitoare de 10000 si 20000 tone capacitate

CONDUCATOR AUTO din 1968 - prezent

PASIUNI: Excursii peste tot in tara, dar si in Europa, Asia si Africa

Tari vizitate in perioada 1965 - 2007: Ungaria, Austria, Germania, Franta, Monaco, Elvetia, Italia, Vatican, San Marino, Slovenia, Croatia, Serbia, Bulgaria,

Grecia, Israel, Turcia, Rusia, Ucraina, Uzbekistan, Kazahstan, Polonia, Cehia, Slovacia, Egipt, Anglia, Spania, Belgia, Olanda. Sper sa mai urmeze

AM AMINTIRI DEOSEBITE DE LA CELE 10 INTALNIRI CU COLEGII (1963 -2006)

REGRET NESPUS PE CEI DISPARUTI DINTRE NOI

ASTEPT CU NERABDARE A 50 - A ANIVERSARE

ULTIMA PASIUNE: Internetul

Domiciliu: CONSTANTA, str.Petru Vulcan, nr.108, bloc TD4B, sc.B, et.5,
ap.18 cod 900653

Telefon: 0241/638131

E - mail: (nicu.orac@yahoo.com)

MILITARIA
(Amintirile marinarului N. Orac)

Din aducere aminte, dupa 54 de ani!, pregatirea militara teoretica, am inceput-o in anul II de facultate, o zi pe saptamana, numai baietii apti si care nu efectuase stagiul militar (de exemplu colegul Calin Ion dar si altii, „petreceau” o zi pe saptamana cu fetele). Persoana nominalizata efectuase armata inainte de facultate. Catedra Militara avea sediul la fostul Liceu comercial din anii 50, ulterior F.I.F. Caietele de notite individuale erau cu paginile numerotate si sigilate. Le luam si le predam cu semnatura.

Profesori:

Seful Catedrei Militare-Cpt.R 1.Ing. Brucker Constantin, care ulterior, prin anii 60 a fost si Director la Intreprinderea “Energia” din Constanta (o intreprindere Mecanica in subordinea Sfatului Popular Jud.Constanta). Amintiti-va dragi colegi de acest ofiter superior de marina, foarte respectuos, sobru, serios, corect si militaros pana la Dumnezeu.

Cpt. R1 Bibi Costachescu-Prof. de Navigatie (U.L-1... sac!

Vedeti ca mai stiu.), mare pasionat de Matematica. Va mai amintiti ce probleme publica in “Gazeta Matematica” din acea vreme?. El ne-a invatat si cuvantul “trota” (“No asa, trota”). El a fost comandantul submarinului “Delfinul” in cel de al II-lea razboi mondial, care a scufundat multe nave sovietice in portul Sevastopol. Ne-a povestit ce noapte groaznica de Paste, a trait cu echipajul in imersiune, inconjurat de plasele inamicului. Imediat dupa razboi a fost degradat si se zice ca rusii amintindu-si de ispravile lui la Sevastopol au intervenit pentru redarea gradelor dobandite anterior. Dupa 1958 locuia in Constanta si continua sa publice probleme de Matematica. Nu a murit in razboi ci intr-un accident stupid, in piata Grivitei din Constanta (un camion care dadea cu spatele, l-a lovit cauzandu-i moartea). Trebuie sa va marturisesc ca in anii 60, pe cala S .N. Constanta, submarinul “Delfinul” a fost taiat la fier vechi. Nu-mi venea sa cred ce facuse aceasta mica nava in misiunile sale de lupta si cum incepea Comandantul, care avea” H “peste 1,80 m.

Cpt. R 3 Brates –Prof. “Arme sub apa”(U.L.3..din nou ..sac) Acesta, cand explica “pe viu” mina Wikers si Marinescu Virgil (copilul mic crescut mare) punea mana pe tate, spunea:”tatele sunt reci”. Materialul didactic (o mina adevarata), avea D= aprox. 1,2m –o sfera cu tate. Aveam la catedra si torpile, dragi, etc.

Col. Cehan –Seful Catedrei Militare dupa plecarea lui C. Brucker. Era un militar de cariera foarte serios si cumsecade dar nu se imbraca in tinuta de Marina Militara?!..A fost seful nostru si in Convocarea a II-a.

CONVOCARI

(militarie la ..catarama)

Aceste convocari sunt inscrise in Livretul Militar.
Convocarea I-a: 27 -07-1955/ 27-08-1955 la U.M 03080 Tulcea (Unitate de Marina Militara). Dupa ce ne-au costumat cu bereta, panglici si guler de marinar nu ne mai recunosteam.

Locul Convocării: Mila 37-stationare pe malul drept al Dunării(in aval de Tulcea)
Dormeam în pontoane plutitoare ancorate la mal (o plajă cu salcii razlete) În amonte,foarte aproape,era o stație de pompe pt. irigații pe care noi o botezasem “La Leana”.Acesta era numele persoanei care deservea stația și la care mergea des sergentul de instrucție Tudorancea!.Instrucția de front o faceam în apropiere pe malul drept al Dunării,dar foarte des treceam cu barca și pe malul stâng în camp deschis spre Patlageanca.Am făcut parte din echipajul care tragea zilnic la rame când duceam Sefii la Tulcea (vaslitul era f. greu în amonte).Taunii profitau din plin pe tot traseul, neavând posibilitatea să ne apărăm pe timpul trasului la rame, obligatoriu cu ambele brate.Din fotografii se distinge echipajul:Tanase,Leibovici, Orac,Miron, Novac,Puscoiu, Ionita ,Tudor Nicu,Marinescu și Stoleru .Comandant era Loc.Maj.Ing.G. Constantin (ulterior Dir.Tehn.la M.I.C.M-Direcția Generală de material rulant și construcții navale) .Am colaborat bine cu el o perioadă de cca. 10 ani, când îndeplineam funcția de Ing.Sef.Adj.la S.N.Constanta.Era un brailean foarte smecher și descurcarea ,mai târziu fiind Director și în activitatea de comerț exterior. Recapitulăm: La Convocarea I-a , comandantii celor 3 plutoane au fost 3 ofițeri ,absolvenți ai Institutului Mecano-Naval ,după cum urmează:Loc.Maj.Ing.George Constantin,Loc.Maj.Ing. Siminica și Loc.Maj.Ing. Sarbu. Pe Siminica l-am întâlnit în anii 80 când era Reprezentant Militar la Icepronav-Galați iar Sarbu a lucrat și la Universitatea din Galați.

Convocarea II-a :01-08-1957/ 15-09-1957 , tot la U.M. 03080 Tulcea. Sediul Unității se afla pe dealul Somova la vest de orașul Tulcea(la cca. 2km de portul și gara C.F.R. Tulcea).Acolo, pe un camp denivelat,erau amenajate cazarmile unității și locurile pentru instrucția de front.Practica (tehnica de Marina Militară) , o faceam zilnic pe un Monitor(nava fluvială de război), care era acostat în port pe malul drept al Dunării, între gara C.F.R.și gara fluvială.

Mi-a rămas întipărită în minte întâlnirea, pentru prima dată cu un Contra Amiral.Se numea Mihai...și era atunci Comandantul Marinei Militare Române. Într-o dimineață, când am ajuns la Monitor îmbrăcați în hainele noastre negre (doar eram mecanici la U.L.5) ,tot echipajul navei era îmbrăcat în alb și aștepta vizita Contra Amiralului. Noi am intrat sub punte la mașini și caldări iar la un moment dat,sefii au hotărât să ne trimită la cazarma înainte de sosirea C.Amiralului. Am ieșit pe cheu și în timp ce ne aliniam coloana de marș(cu cântec de obicei), a apărut suita de mașini cu C.Amiralul Mihai. Cum eram chiar în drumul lui,s-a oprit și locotenentul nostru”pifan”a încercat să-i dea raportul.Toate cele 3 plutoane,miscăm în front ca să putem vedea” pe viu” un C.Amiral. Nu a vrut să primească raportul,adresându-i-se locotenentului astfel: “unde-i duci pe astia , la puscarie ?,uite-i cum misca în front” după care a plecat la nava , unde sunau sifliile. L-am privit “din pupa”, era o namilă de Contra-ANIMAL ,cred că avea vre-o 120 kg iar când a urcat pe scela, ca să salute ,nu putea să ridice mâna mai sus de nivelul burții!!Asta a fost C.animalul ,care ne-a stricat toată ziua datorită faptului că pifanul nervos ne-a luat “la pas alergător” în mers la deal, bocăncii ne intrau până la jumătate în praf iar noi am gafait până la cazarma și totuși injuram (“mama lui, paste ,dumnezeii lui de amiral”!).La cazarma “razbunarea” a continuat cu o instrucție

cu masca de gaze pe figura. A fost o zi de mare chin si asteptam consecintele de la Sefii Catedrei Militare de la Galati ,care au ramas pe nava sa dea si ei raportul. Cel care ne-a salvat a fost Cehan, care “l-a pacalit” explicandu-i(cu scuzele de rigoare),ca studentii in practica erau la prima convocare si nu erau inca obisnuiti cu disciplina militara. In continuare, pentru pregatirea examenului de grad militar, am facut cu Monitorul un mars de noapte pe ruta Braila – Sulina si retur,noi fiind “de cart”la masini si caldari pe tot parcursul marsului. Tot din convocari,imi amintesc de comenzile false date de inegalabila siflie a lui Ciuca Petrache si de jocul facut de Mercan Mircea, cu cateaua bordului.La una din mesele de seara ne supraveghea un Lt.Maj.Tolan, care tot timpul avea ceva de spus si la un moment dat s-a stins lumina .Atunci el a replicat astfel: “Si cand te gandesti ca lumea s-a inmultit pe intuneric,tui limba masi”.

Dupa atata armata,de la Centrul Militar Jud. Constanta, am primit la data de 29-07-1970, livretul militar cu specialitatea 87 si gradul militar Lt.Maj.-rezerva cls.I-a. Mi s-a mai pus o viza pe livret la data de 17 -07- 1973 iar la data de 30 -12-1976 (30 Dec. de! zi festiva)am fost avansat la gradul de Capitan dar nu am fost concentrat nici-odata. Atat despre armata. Salut cu respect pe toti comandantii si camarazii in viata.Cu totii ,am servit patria!

Cpt.rez .cls I-a.

Constanta ,21-04-2008

Ing. Nicolae Orac

















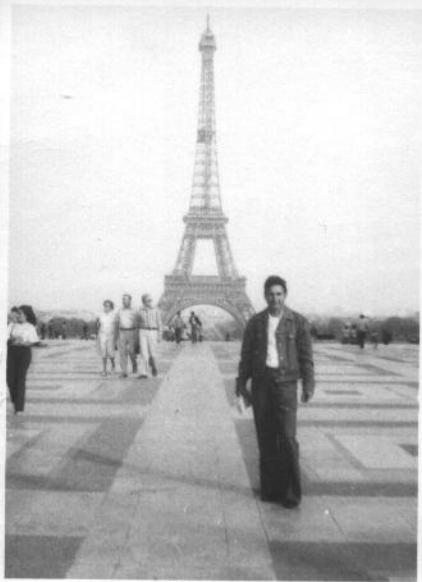


































A M I N T I R I

**dupa 74 de ani de viata si 50 de ani de la absolvirea facultatii de Mecanica, sectia
“Nave si instalatii de bord” de la**

Institutul Politehnic Galati

M-am nascut in Comuna Vanatori ,Satul Odaia Manolache Jud.Galati,din parinti tarani care au crescut 7 copii, eu fiind cel de-al 4-lea.Casa parinteasca se afla in partea de rasarit a satului, langa drumul principal spre Galati .De la casa noastra , spre Nord, la 2Km se vedea padurea “Garboavele”, spre Est, la 2,5 Km era Lacul Brates, spre N-V, la 4 Km se vedea padurea “Milos”(mult mai mare si mai frumoasa decat “Garboavele”) iar spre S-E ,la 2 Km se vedea Com. Vanatori, la 7 Km era Satul Costi iar la 11Km se vedea Galatiul(cladirile din bariera Traian, iar in zilele noastre ,Combinatul Siderurgic).De la 5-6 ani ,pentru mine a inceput munca, ca de altfel pentru toti copiii din sat, asa ca din primavara si pana toamna tarziu pasteam vitele care ne asigurau laptele pentru familia de 9 persoane. Cand eram mici, ne placea mult sa mergem Dumineca la padurea “Milos” mai ales in sezonul infloririi bujorilor,iar vara mergeam la Brates la scaldat si pescuit cu undita si cosurile(varse) pe care le ungeam cu mamaliga. Vara pazeam bostana impreuna cu un frate mai mare si mi-aduc aminte ca multi ani ,pepenii i-am semanat in valea Malinei(foarte departe de casa,cca.7 Km) si ca sa ajungem la bostana traversam padurea”Milos”unde am vazut pentru prima data un lup.Tot in valea Malinei, in august 1944,cand aveam niste pepeni negri de 7-10 Kg, au venit rusii si dupa ce s-au saturat, au inceput sa traga in pepenii cei mai mari iar noi am fugit in coliba.De atunci, valea in care porumbul crestea de 3 m si pepenii pana la 10 Kg ,a fost transformata intr-un mare poligon de tragere,in care timp de peste 50 de ani s-au antrenat rusii si aliatii lor iar acum, urmeaza probabil trupele NATO. Cand a inceput al doilea razboi mondial aveam 7 ani si tin minte ca ne urcam in pomi ca sa vedem mai bine flama proiectilelor trase de tunurile instalate la forturile de langa Satul Costi iar dupa cateva secunde vedeam explozia peste Prut, in Basarabia, unde flacarile incendiau lanurile de grau .Satul era traversat de nemti imbarcati in sute de masini si motociclete in marea lor majoritate cu atas, care in drumul lor spre Galati, treceau chiar prin fata casei noastre .Atunci cand stationau,nemtii ne dadeau ciocolata ,biscuiti ,margarina ,conserve etc.Un an mai tarziu, vara, cand porumbul depasea 1m inaltime, un avion german a aterizat (probabil fortat) intr-un lan de porumb la cca 300 m. de casa noastra si au stat acolo cateva zile pentru reparatii. Mergeam zilnic la avion sa- l vedem cum pleaca din porumb si admiram pe neamtul care cu mana misca repetat elicea si la fiecare impuls striga la pilot : “contact”! dar pala revenea la pozitia initiala fara sa se roteasca.Ne intorceam acasa suparati ca nu am auzit motorul mergand dar bucurosi pentru darurile primite. Intr-o dimineata, crezand ca vom prinde” momentul”, dezamagirea a fost mare fiindca am gasit doar locul avionului si porumbul prabusit la pamant.

Scoala primara de 4 ani,am facut-o in satul natal, in timpul celui de-al 2-lea razboi mondial,cu tatal concentrat,desi luptase si in primul razboi mondial.Casa noastra se afla in dealul satului iar scoala in vale, asa ca dus-intors mergeam zilnic pe jos 2 Km ,conditiile fiind foarte grele in perioadele de dezghet sau ploi, cand practic innotam prin noroi. Scoala avea doar o sala cu doua randuri de banci in care invatam simultan 2 clase de elevi din ani diferiti asa ca in clasa I-a si aII-a, am fostcoleg de sala cu un frate mai mare care atunci a facut clasele a III-a si a IV-a.Aveam o invatatoare rea care pendula intre cele 2 randuri de banci ,tinand mereu in mana o linie cu 4 muchii cu care ne batea la palme atunci cand nu stiam lectia sau eram indisciplinati.Cand fratele mai mare o” incasa”, eu incepeam sa plang si situatia de multe ori se inversa.

In clasele a III-a si a IV-a, am avut un invatator cu care am reusit clasarea pe locul I. Deci ,eu am incheiat victorios “razboiul” de 4 ani dar Romania din pacate nu, si au venit..... vremuri grele pentru tara.

Elev la liceul “Vasile Alecsandri” din Galati

La varsta de 11 ani am plecat de acasa. In toamna anului 1945, la insistenta invatatorului meu, **Petru Caloianu**, am fost inscris in clasa I-a la **Liceul teoretic de baieti “Vasile Alecsandri” din Galati** si de atunci am devenit coleg de clasa cu Vichi Papadopol, ocupand ani de zile aceiasi pagina de catalog, pana la absolvirea liceului dar si in continuare pe toata perioada facultatii. In primele clase de liceu am locuit la internat, in aceiasi curte cu liceul, parintii avand obligatia sa predea alimentele necesare (un sac cu grau, unul cu porumb, unul cu fasole, unul cu cartofi, ulei, zahar etc. si o taxa anuala.). Conditii materiale erau f. grele, seceta cumplita doi ani consecutiv, la care s-a adaugat si epidemia de tifos exantematic (anii 1946 si 1947), puneau in pericol continuarea studiilor la liceu. Am reusit sa rezistam si impreuna cu ilustrul nostru COLEG, MIRON Vasile (consatean), ne-am mutat la gazda pe str. Miron Costin din “Vadul Ungurilor” unde LEGEA o faceau “fratii Rogoz” asa ca din prima seara am incasat amandoi bataie, dupa care am cazut la pace si am devenit parteneri de fotbal pe maidan, avand si protectia asigurata. In clasa XI-a am trecut din nou la Internatul liceului unde aveam si conditii mai bune de invatat. Acum, dupa ce am vazut marile licee din tara, trebuie sa marturisesc ca am absolvit un liceu “de varf” cu dotari multiple (internat, sala de sport, bazin de innot, poligon de tir, teren de sport in curte etc.) dar si profesori f. buni (Caraman, Galca, Schein la mate., Gh. Hagiu - l. romana, Goglea - geografie, Goilav - St. naturale, Stahiescu si Brezeanu - Istorie, M-me Beschia (sotia D-lui Prof. N. Beschia - de Rezistentă materialelor) la l. franceza, M-me Lepsa - Fizica, Cricopol - Ed. fizica, Xantopol - Muzica, etc.). In ultimele 2 clase de liceu m-am pregatit intr-un anturaj de colegi pentru Politehnica, indemnati fiind si de Prof. Schein. Cu totii vroiam sa dam examen la “Cai Ferate” Bucuresti sau Iasi, dar eu in final neavand bani pentru asa “departari” de casa, am ascultat de parinti si am reusit “din prima” examenul de admitere la “Mecano-Naval” (pentru noi, F.I.F. - ul era usor). Apropierea de satul natal mi-a creat avantaje dar a necesitat si mult efort prin dese deplasari pe care le-am facut “pe jos” (cca. 22 Km. dus-intors) in conditiile din acea vreme (1945-1958) cand drumurile erau de pamant cu zapada, noroi sau praf, de mijloace de transport nici vorba (doar carul cu boi!). Faceam socoteala cu “Coleg” Miron ca noi in acea perioada, am facut cel putin 500 de drumuri dus-intors, de regula Sambata si in sarbatorile legale. GALATI, orasul pe care l-am vazut pentru prima oara in anul 1945, era numai ruine, in centru mai era doar o statuie si se vedea Dunarea. Pe toata perioada liceului, am facut sute de ore de munca voluntara (obligatorie!) pentru inlaturarea molozului, nivelarea terenului si plantarea de pomi. Orasul se intindea din bariera Traian la Dunare si din Badalan pana la Scoala Normala, de unde incepea campul spre Siret. Dupa absolvirea liceului dar mai ales dupa terminarea facultatii, orasul Galati a cunoscut o dezvoltare rapida, de anvergura si moderna. Doar strada Traian a ramas aproape identica cu cea de acum 60 de ani (cu gropi si o singura si “jalnica” linie de tranvai). Sa speram ca.....

Astazi, eu sunt mandru ca am absolvit un liceu de prestigiu din Galati care a luat fiinta in anul 1867. In anul 1967, fiind Ing. Sef Adj la S.N. Constanta, am avut onoarea sa fiu invitat de conducerea liceului la sarbatorirea Jubileului “100 ani”. Dupa 15 ani, am mai “trait” o zi de liceu, raspunzand: “prezent” la cea de-a **100 Aniversare a Liceului “Vasile Alecsandri” din Galati**. La festivitate am intalnit si mari personalitati precum Acad. Iorgu Iordan, fost profesor al liceului “V. Alecsandri” dar si fosti elevi din clasele mai mari printre care: Gelu Kahu (atunci Dir. Gen. la Icepronav Galati), Gelu Manolache (Compozitor si Dir. la Teatrul “Fantasio” Constanta) s.a.

Viata de student la Politehnica din Galati.

De la primele ore de curs si seminarii, ne-am dovedit foarte ambitiosi, toti vroiam “in fata”. Amintiti-va cum se ocupau locurile din anfiteatre. Pentru cursurile lui Mos Hulubuei, se puneau

caietele pe bancile din fata cu o ora inainte (si eu faceam la fel si aveam notite foarte cautate). Punctualitatea si pasiunea pentru studiu,seriozitatea,corectitudinea si dorinta de afirmare a caracterizat colectivul nostru inca de la inceputul studentiei.

Unitatea ,s-a consolidat pe parcurs, pe grupe de studii ,pe camere de camin(ce lucru mai edificator decat”Hala dormitor”cu 90 de paturi si apoi “Gara dormitor”cu 42 paturi-viitoarea Biblioteca), in excursii (iarna la Lacul Rosu, Gura Diham etc; vara la Brates ,Dunare,Dinogetia,Siret iar in anul II ,cu o nava de pasageri pana la Cernavoda si de acolo cu trenul pana la Constanta- atunci am vazut pentru prima oara Marea Neagra) .Unitatea creiata atunci s-a dovedit a fi trainica peste jumătate de secol dupa absolvire .Solidaritatea.noastra s-a confirmat in 1956, imediat dupa Revolutia din Ungaria (o noapte intreaga au trecut tancurile sovietice pe langa Institut . Atunci,pentru studiul complet si aprofundat al “specialitatilor”,am cerut timp suplimentar,am renuntat la vacanta de iarna pentru prelungirea sesiunii de examene si am cerut in final prelungirea studiilor la 6 ani.Au “pledat”atunci”fruntasii”nostri:C.Iosifescu,Eugeniu Ionescu si altii. Cativa ani mai tarziu,s-a aplicat cererea noastra(studiu 6 ani) doar pentru cateva promotii.

Viata la camin (etajul II-al Institutului),din iarna super-grea!1953-1954,a ramas intiparita in mintile noastre.Atunci cursurile s-au reluat cu o luna intarziere ,datorita imposibilitatii circulatiei pe CFR si drumurile publice.Zapada era mare, gerul napraznic ,apa de baut ingheta in pahar pe masa ,geamurile bocna ,noaptea dormeam imbracati si ne inveleam cu saltelele celor ce inca nu puteau pleca de acasa sau erau blocati pe drum(vezi “olteanul”Zaulet care venind de la Tn.Severin,a stat in tren 2 saptamani!!).In camera de la etajul II,parca nr. 018, venisem doar eu,bineinteles “pe jos”,Costica Constantinescu si nea Babos.Intotdeauna aveam de acasa o sticla cu lapte si una cu vin rosu(de acea data “inima”trasa din butoiul inghetat) Intr-o dimineata, Rectorul I.Egri, facand” rondul “pentru a sonda prezenta si starea de spirit,a intrat la noi in camera si: “Ce faceti baieti ?....”Singurul care era la masa, Babos ,isi turnase vin rosu(molan) in pahar si cu lingurita amesteca zaharul(asa ii placea lui, sa bea vinul cu zahar) .Si Rectorul continua:” iarna este greea,studentii sunt inzaapeziiti, noi nu putem sa va dam caldura,...

caalorifeerele sunt inghetaate si spaarte,mai amanam cursurile” .Babos continua sa amestece licoarea iar Rectorul a continuat: “tovaarasul Babos isi bea cafeeua,e bine”.Apoi a plecat si noi ne-am”incalzit”de ras.In anul I de studii ponderea a reprezentat-o desigur , Matematica, noi avand onoarea sa-l avem la catedra pe ilustrul Prof. Dan Hulubei .Memorable raman atat orele de curs dar si examenele.Va mai amintiti dragi colegi cum explica curba “lantisorului”? Pe tabla, care intotdeauna era plina de formule sofisticate ,dintr-o singura miscare trasa curba, dupa care isi scotea ceasul din buzunar si cu ambele maini ,fixa capetele lantisorului de la ceas pe capetele superioare ale curbei trasate anterior, demonstrandu-ne suprapunerea perfecta .La cursuri venea cu toata suita de asistenti dupa el (M-me FichmanZ., Tusac I,...)iar la examene, care intotdeauna la el incepeau dimineata la ora 7,se prezenta cu o plasa plina cu pachete de tigari “Victoria”iar seara(o zi intreaga dura examenul pentru o grupa de studenti),sala mare cu doua perechi de table suprapuse,ramanea parfumata urmare tigarilor si cafelei consumate.Intr-o serie de studenti care trageau biletele de examen(3-5studenti), unii din ei stateau in sala si 4 ore! Rezultatele se comunicau seara dupa terminarea examenului ,toata grupa asteptand in fata Catedrei de Matematica ,unde dupa un timp iesia Asistentul care citea “verdictul”pentru fiecare.In timpul examenului,de multe ori se auzea tonul mai “ridicat” al profesorului: STERJE!(si de regula fiind 2 la tabla,de multe ori stergeau amandoi!)Prezint o secventa in care eu eram in prima banca pregatindu-mi subiectul iar la una din table era examinata colega noastra din primii 2 ani, Dorobat Aurora(eu intrasem in sala dupa pranz iar ea saraca era de dimineata).Nu stia “curba logaritmica”care trecea prin $X=1$.Disperata,se tot uita la mine iar eu incercam discret, cu mana dreapta ,facand un arc de jos in sus,crezand ca o sa-si aminteasca.”Mosul”,disperat de atata asteptare,s-a uitat la ea si i-a zis:”INSEARCA”.Ea incerca sa ma imite, indoindu-se din cand in cand si miscand mana dreapta ca si cand ar fi inteles treectoria curbei . “Mosul” a observat-o si

nervos i-a spus: “SSI TI INDOI ATATA , SSI TI UITI LA CAMARAD ? SSI - O SA-TI SPUNA CAMARADUL ?”. A ascultat-o mai departe, eu am luat, dar de ea nu mai tin minte ce a facut. In continuarea studiilor, am avut profesori de inalta tinuta precum: L. Caton , M. Barca , N. Beschia , Gh. Munteanu , M. Manolache, R. Beschia, I. Irimescu (Golemu!) , Al. Vasilescu, Al. Gutu , I. Moisil , I. Egri, I. Dinu , N. Paraianu, C. Nastase, P. Mella, M. Baciua, A. Carbutaru, C. Alexandru, G. Kahu , ..., deasemenea asistenti ca : I. Tusac, Seitan, Ailoe, Grigoriu, Gh. Barbu (cu care am fost ulterior coleg si bun prieten la S. N. Constanta), C. Ciuca, A. Oranescu , E. Marian, M. Zgrumala, I. Ieva si altii. Pentru mine, nemuritori vor ramane marii profesori: Horia Hulubei, Alexandru Gutu, Ilie Dinu, Nicolae Paraianu si Constantin Nastase. Desigur , studiul teoretic a fost completat in laboratoare (cu dotarea de atunci) dar si in practicile de productie efectuate la S. N. Galati, unde in acea perioada incepuse constructia motonavelor de 2000 tdw. Trebuie sa ne felicitam pentru practica de exceptie realizata in vara anului IV (poate unica in istoria Institutului). Sa faci practica -2 sapt. la Uzinele din Resita unde am vazut Otelaria dar si Halele de constructie a locomotivelor si turbinelor cu aburi, profitand totodata si de locurile frumoase din imprejurimi (strandul din Valea Domanului , Mociur, raul Barzava , Stadionul etc), sa mergi apoi, pentru 2 sapt. la S. N. Constanta unde pe docul plutitor de 8000 tone (capacitate de ridicare) , se repara cargoul “ Berezina” de 6000 tdw (se inlocuiau table la corp, imbinarile facandu-se prin nituire) , iar in final sa incheiem practica de vara prin 2 sapt. de imbarcare la bordul navelor fluviale de pasageri ce navigau pe rutele: Braila-Sulina si Braila-Macin –Turcoaia –Piatra Frecatei (bineinteles si retur). Eu am navigat pe pasagerul “Petrozavodsk” (localnicii din porturile in care acostam, i-l botezase “Petre Puturosul” datorita vitezei mici cu care se deplasa) dar am mai facut si rocade cu colegii de pe ruta Braila-Sulina, pentru 1-2 curse, toata lumea fiind satisfacuta. In acea vara am terminat si cu armata. Incepeam anul V cu gandul la ultima sesiune de examene dar se apropia si data repartizarii temelor pentru proiectele de diploma ce trebuiau predate inaintea Examenului de Stat. In luna Noiembrie 1957, in plin semestru final, eu am avut un mare necaz. Din cauza unei sinuzite, mi s-a inrosit ochiul stang si lacrimam . La Policlinica , am nimerit la un medic stagiar care mi-a aplicat un tratament mecanic, crezand ca asa se rezolva problema. A luat o seringa , banuiesc cu ser fiziologic , a introdus acul in canalul lacrimar inferior si a fortat puternic pentru desfundarea cailor de acces a lacrimilor spre sacul lacrimar si de acolo in nas. Acest nepriceput pe nume Otnog (o mai fi oftalmolog in Galati?), a incercat si a doua zi dar ochiul s-a umflat puternic sub pleoapa inferioara si am plecat la spitalul de pe str. Traian, unde o luna si jumătate s-a incercat sa- mi salveze sacul lacrimar (acea pungă de sub ochi) care in final s-a perforat si a trebuit sa fie extirpat printr-o operatie . Asa am fost eu “Nelson” din Noiembrie 1957 pana in Febr. 1958. Raposatii , colegii ai mei de camera la camin “este vorba de foarte bunii mei prieteni” plecati” + Costica Constantinescu , Jean Babos si Octav Eniceicu , ”reuseau” zilnic, pe rand, sa patrunda in spital tinand o batista la un ochi si spunand ca merg la “urgenta” si fiecare imi aducea notitele de la cursuri, asa ca in ultima sesiune am reusit sa promovez cu bine toate examenele dar timpul pierdut, necesar pentru intocmirea proiectului de diploma, nu l-am mai putut recupera. Tema repartizata a fost”: Proiectul unui tanc petrolier pentru navigatie fluviala, avand forma corpului la pupa cu doua tunele” (nava cu 2 elice). Dupa absolvire, as fi dorit sa raman in Galati, fiind nascut in zona (11 km departare de Galati), avand 6 frati si parintii in varsta. Comisia mi-a explicat ca pentru Galati sunt doar 7 locuri si ca prioritate au cei casatoriti. Am optat pentru S. N. Constanta, prevazand o dezvoltare sigura in viitor. Au mai obtinut repartitii la Constanta, unde erau 5 locuri, colegii: V. Miron, I. Rebeaga , R. Teodoriu si G. Lerner. Pe data de 15 Aug. 1958 mi-am inceput activitatea la S. N. Constanta. In aceiasi zi, s-au angajat si colegii: Nelu Rebeaga, Radu Teodoriu si Mircea Lazarescu (care fiind casatorit obtinuse loc la Galati dar dupa aceea si-a “aranjat” un schimb cu Coleg Miron) . Colega Greta Lerner a venit mai tarziu si si-a luat transferul. Eu si Mircea Lazarescu am fost repartizati la Sectia I-a Navala (constructii si reparatii corp nave) iar Nelu Rebeaga si Radu Teodoriu la Sectia II-a Mecanica. In primele 3 luni am

ocupat functia de maistru la Atelierul de Cazangerie conducand 3 echipe de nituitori la navele aflate in reparatie ,dupa care am trasat la scara 1:1 (in sala de trasaj), planul de forme pentru Salupa de cercetari marine”Emil Racovita” cu motor de 80 C.P ,conducand dupa aceea si lucrarile de executie a corpului.Pana in luna Dec. 1958 mi-am terminat si proiectul de diploma iar in luna Ian. 1959 m-am intors la Institut pentru a da Examenul de Stat. Ne-am reintalnit atunci mai multi colegi ce aveam sa dam “asaltul final”si mi-i amintesc pe Tanase Gh. ,Tanvuia Eug.,Koller Leon si Ionescu T.D.Mircea ..si altii.Am predat proiectele si asteptam de la o zi la alta sa se afiseze Comisia si data Examenului de Stat. Trecuse de 20 Ian .si la Rectorat nu venise nici-un comunicat de la Minister.Ne intalneam zilnic la Biblioteca de la etajul II, unde mai incercam sa studiem si ne consultam privind materiile si intrebarile posibile pentru examen ,functie si de structura si componenta Comisiei ce urma sa fie numita de Minister.Cei mai panicati erau T.D-ul si Koller care se temeau de Mitu Dumitrescu dar si de Costica Alexandru.Am facut atunci o “gluma” care putea sa ma coste.Ca sa-i speriem pe cei doi, m-am dus la Catedra de Chimie, la Aurelia Eniceicu(sotia lui Octav,colegul nostru) si am batut la masina de scris un anunt din partea Rectoratului privind componenta Comisiei pentru Examenul de Stat,fixata de Minister pentru Sesiunea Ian.1959.Eu am semnat-o pt. Rectorul I.Egri(imitat),ca stampila am aplicat o moneda mai “stearsa”si am plecat la parter sa o introduc in Afisierul Rectoratului.Colegul Jean Bidoaie ,dobrogean din Chirnogeni ,asistent in acea perioada,era pe sala si l-am rugat sa ma ajute(sa stea “de sase”), sa nu ma vada cineva cand introduc falsul comunicat in Afisier.In acelasi timp , colegii Tanvuia si Tanase i-au chemat din Biblioteca pe T D. Mircea si pe Koller sa vada Ordinul de numire a Comisiei.Facusem aceasta farsa doar pentru ei doi .Totul a iesit perfect,” efectul “pentru cei doi deasemenea(erau sa lesine) .Eu si Bidoaie i-am urmarit cum citesc afisul si nu stiam cum sa-i trimit de acolo ca sa pot scoate “corpul delict”.Cum au plecat, eu am scos afisul si am plecat cu Bidoaie spre Biblioteca.(Eu fixasem urmatoarea Comisie:Mitu Dumitrescu-presedinte,C.Nastase,Costica Alexandru si Alex. Vasilescu,membri.) .Lucrurile au luat amploare imediat , cei panicati au transmis “stirea zilei,”care foarte repede a ajuns si la Rectorat.

Dupa 10 minute, din Secretariat (etajul I) au pornit” in coloana” coborand pe scari spre afisier urmatorii:I.Egri,C. Nastase ,A. Carbutaru si Amedeu Oranescu. Atmosfera era amuzanta: Egri le spunea:”Eu nu stiu nimic”,Mos “Pontil”era foarte vesel si fluiera melodia “Mos Gerila”,cineva i-i spusese ca este pe lista. Koller le-a aratat afisierul unde vazuse anuntul.(la parter erau mai multe rame cu afise).A inceput vizionarea fiecarui afis si...nimic!Situatia era comica pentru ca Amedeu care nu vedea decat de aproape “mirosea”practic fiecare afis(si erau destul de multe)iar Carbutaru spunea: “Tovaarasul Kooller, ne duci cu cioara vopsita”.Vizionarea a durat cca.10 minute ,dupa care toti au plecat iar eu am rasuflat usurat.Au mai trecut cateva zile ,s-a cantat si “Hora Unirii”(24 Ian., cand eu implineam 25 de ani), pentru prima data dupa 23 Aug.1944,fiindca se aniversau 100 de ani de la Unirea Principatelor Romane si in sfarsit ,a venit si vestea de la Minister cu urmatoarea Comisie: Prof. C. Nastase-presedinte,Costica Alexandru, M.Zgrumala,membri.Am dat ,am luat ,m-am despartit cordial de colegi si am plecat la Constanta in plina iarna. Implinisem 25 de ani cand am devenit inginer cu diploma.Amintirle cu care am plecat fiecare,dupa 5 ani de studii,au ramas vii si dupa 50 de ani de la absolvire.

La inceputul studentiei eu cunosteam doar 3 prieteni:Coleg Miron(cum i-am spus toti),cu care eram si consatean, V. Papadopol si Sica Colesnic fosti colegi la Liceul “ V .Alecsandri” din Galati.Dupa primele zile de cursuri si seminarii, numarul colegilor apropiati a depasit efectivul grupei din care faceam parte.Adevarate cazarmi, salile cu zeci de paturi in care am fost cazati in primele luni, au contribuit la cimentarea prieteniei noastre.Intalnirile la Biblioteca si mai tarziu in salile de studii si proiecte, fotbalul din curte(“ texas “)dar si plimbarile prin frumoasa Gradina Publica sau baile de la Brates de dupa fiecare sesiune de examene si sa mai amintesc si parfumul teilor din Iunie,toate ne-au cimentat pritenia . Amintesc din nou nume de colegi si prieteni adevarati precum:C. Constantinescu , I Babos, O. Eniceicu , I . Calin, D.Ilau,Valeriu

Popa(transferat din anul III la Iasi,prin anii 80 ajungand Adj. Ministru al Energiei Electrice),V.Alexandru pentru care am o deosebita stima si respect,el devenindu-mi **CUMATRU VASILICA**, M. Zaulet,V.Miron, Eug. Ionescu,I.Ionita,I. Rebege, R. Teodoriu,T Aldea,H.Gomoescu ,A. Ribitchi,E.Bourceanu(Calin),D.Stoica, G. Lerner, M. Lang(Colesnic),I..Bidoaie,A. Grigoras (Bidoaie),M. Pascu (Holban),C .Iosifescu,V.Gunea, S. Schein,I.Nitu,V.Papadopol, Gh. Tanase, E. Tanvuia,G.Panait, P.Buleci, V.Novac,S . Wolfsohn, V. Marinescu,M .Lazarescu ,N.Pestrea,E. Glukman, F. Blumenfeld , D .Weiss,D.Raileanu, O.Raileanu,Gr.Caraman,M.Leibovici dar si bunii nostri colegi “de inceput”ca :Tudor Nicu, Ciuca Petrache (marele desenator, care spunea fetelor sa nu se urce pe creion!), Comisel Gh.,Gugonatu I., Baghina Iustin ,Gheorghe Emil, ... precum si “explotatorii de nave” Badina Daniel(zis “maruntis”), Nicu Batranu, Cazacu Gh..Bodea I.,Craita Elena,Giolea V-le,Ionescu Dumitru(zis “mambo” sau “ciaci”!),Grosu C-tin,Liciu Ovidiu,Motoi C-tin, Nedelcu Romeo,...si sa ma ierte atat viii cat si mortii pe care ,fara sa vreau, nu i-am mentionat dar pe care i-am simtit alaturi 5 ani de zile. Cu foarte multi din cei amintiti, dupa absolvire am avut colaborari pe linie de productie, proiectare si comert exterior.

Activitatea la Santierul Naval Constanta

In perioada 1958-1960, am lucrat **inginer stagiar la Sectia I-a Navala**(reparatii si constructii corp nave) avandu-i colegi la sectie si pe M.Lazarescu si C.Constantinescu,Nelu Rebege si Radu Teodoriu fiind repartizati la Sectia II-a Mecanica.

Am avut ca Sef de Sectie pe Ing.Amira Ion ,acel student vesnic in trening, care era in anul IV cand noi incepeam facultatea si care seara si dimineata venea la spalator(cand baietii i-si aratau muschii!) sa selecteze noi jucatori pentru echipa de rugby pe care el o formase la Galati iar din 1954,cu muncitori de la S.N.Constanta a infiintat si antrenat echipa de rugby , ajunsa mai tarziu tripla campioana nationala. In acei ani am executat lucrari de trasaj naval si constructii industriale diverse,am condus in functia de maistru 3 echipe de cazangii si nituitori ce lucrau la navele andocate pt. reparatii la corp(cargouri Navrom dar si straine precum si navele militare tip Distrugator-D1,2,3 si4).Salariile au fost mici(825 in primul an si 1000 in cel de-al 2-lea dar pentru completare,in primii 3 ani, am predat si cateva ore pe saptamana la Scoala Profesionala a S.N.Constanta dar si la Liceul “Mircea cel Batran”,unde am dus si un strung,elevii din clasele a IX-a si a X-a , avand in program si ore de initiere in tehnica.Pana in 1961 am stat la aceiasi gazda cu bunul meu coleg si prieten Costica Constantinescu. In anul 1960 ,la aceiasi gazda ,intr-o camera locuiam eu cu Costica iar in alta camera locuia Nelu Rebege cu Radu Teodoriu.Ne-am impacat foarte bine folosind holul dintre camere ca bucatarie comuna.

In perioada 1961-1964 , am lucrat ca **Ing. proiectant la Serviciul de Studii si Proiecte(ulterior Serv. Constructor Sef)**.Aici am facut si verificat calcule de stabilitate la navele civile si militare aflate in reparatii.Salariul lunar a mai crescut ajungand la 1750 lei. L-am avut ca Sef al Serv.Constructor Sef peIng.Gh.Barbu,fostul nosru asistent de la Mecanica si Rezistenta iar colegi de planseta pe Ing.Tau Cornel(promotie 1956)si Paul Dobrovolschi(promotie1954,omul de la ghitara, din vestita orchestra a Institutului Mecano – Naval, care ne distra si pe noi din anul I ,concertele date in Sala de festivitati fiind f. apreciate). La data de01-06-1963 am fost promovat in functia de **Ing.proiectant principal** cu un salariu lunar de 1900 lei iar de la data de16-06-1964 am fost numit in functia de **Sef Serv. Constructor Sef**.cu un salariu lunar de 2300 lei.In acea perioada, am coordonat si realizat proiecte de modernizare a unor instalatii la navele aflate in reparatii dar si executia de proiecte pentru constructii de nave mici(salupe remorcher,gabare, pontoane dormitor etc.)

In perioada 15-10-1964 /15-09-1972 am indeplinit functia de Ing. Sef.Adj. .In anii 1964-1965,am coordonat activitatea de productie a santierului,cu pondere reparatiile de nave maritime

si militare romanesti, dar si sub pavilion strain.Volumul si complexitatea lucrarilor de mecanica ,tubulatura si electrica,modernizarea echipamentelor si instalatiilor ,frecventa schimbarii agregatelor principale la navele cu stagiul indelungat de exploatare,a impus dublarea capacitatii Halei de Mecanica(de la 4000 la8000m.p) cu echiparea corespunzatoare pentru prelucrari mecanice de performanta(strunguri si borverguri pentru prelucrarea pieselor cu diametrul de2,5m si 5 tone greutate si tronsoane de linii de axe pana la 12m lungime).Capacitatea de andocare a navelor pentru reparatii s-a triplat prin importul din Germania a unui doc plutitor de 15000 tone, capabil sa andocheze nave de 36000 tdw.Am facut parte din comisia tehnica a santierului care impreuna cu delegatii celor 3 firme concurente(Santierele din Lubeck si Hamburg-R.F.Germania si Verolme Rotterdam-Olanda),a analizat si definitivat specificatiile tehnice ale docului de 15 000 tone, in final licitatia fiind castigata de firma Gutehoffnungshutte(G.H.H) din Hamburg-Germania. **Incepand cu anul 1966 , la S.N.C- ta s-a creat al 2-lea profil de fabricatie-constructia de nave-si facand parte din conducerea tehnica a santierului,am fost numit in functia de Ing.Sef Adj. Constructii nave,devenind coordonatorul activitatii de constructii nave si responsabil cu productia de export.** Pentru activitatea de constructii nave ,aveam in subordine ,prin sefii numiti, compartimentele: Constructor Sef,Tehnolog Sef si Dispecer Sef, precum si Sectiile de productie:Constructii corp,Mecanica ,Electrica si Tamplarie-Vopsitorie.Desigur,odata cu responsabilitatile functiei de conducere, a crescut si salariul lunar de la 2300 la 3000 lei.la care se adauga si un spor de conducere de 450 lei pe luna.iar in 1972 salariul functiei a fost de 3800 lei/luna plus indemnizatia de 450 lei/luna.

In functie de realizarea planului ,trimestrial obtineam prime, care pentru functia detinuta atingeau chiar doua salarii lunare.Asa am reusit ca in 1968 sa cumpar prima masina, o” Skoda 1000 MB” ,care m-a costat 50000 lei si cu care am parcurs cca.57000 Km iar in 1973, am cumparat (in scris si dupa o lunga asteptare), o “Dacia 1300” pe care am dat 70000 lei si cu care,pana in 1986 am parcurs 163000 Km.In 1986,am cumparat o “Dacia 1310”cu care merg si astazi,parcurgand pana in prezent doar 142000 Km.Sper sa inconjur Pamantul de 10 ori!.

.In perioada 1966-1968 ,am construit si livrat la export in EGIPT, pentru navigatia pe Nil, 24 complete fluviale(remorcher impingator cu doua linii de axe,duze elici si carme, echipat cu 2 motoare pr. de cate 1200 C.P.fiecare si un “complet auxiliar” de 1500 C.P. plus slepul impins). Lungimea convoiului(2 slepuri) era de cca. 100 m.,latimea de 7,5 m.si inaltimea de constructie de 3,5 m. La acea vreme, santierul nu avea cala , asa ca a fost necesara conceptia unei instalatii speciale de lansare la apa.

Din colectivul de proiectare condus de Ing.Paul Dobrovolschi, am facut si eu parte,realizand o instalatie”originala”(inovatie) folosind o grinda speciala articulata la cheu care in capat avea fixat un flotor cu scufundabilitate controlata, folosind aerul comprimat si apa de mare. Deasupra flotorului se monta platforma pe care se tragea(ripa) slepul ,utilizand cabestanele docului plutitor de 8000 tone.Lansarea la apa se facea prin coborarea si inclinarea transversala a slepului pana la plutire .Cu aceasta instalatie s-au lansat la apa cele 48 nave.

Constructia celor 48 nave (24 Complete fluviale pentru navigatia pe Nil) a fost supravegheata de **Registrul Bureau Veritas**, unul din inspectorii experti fiind **D-I Prof.M.Baciu** care avea sediul la.Braila.Expeditia pe mare pana la Alexandria s-a facut in loturi, fiind angajate remorchere olandeze de 6000 C.P.Dispecer la constructia acestor nave a fost colegul si bunul meu prieten **Ing.Costica Constantinescu**.Nu am avut atunci prilejul sa vizitez Egiptul dar in 1991, am facut impreuna cu sotia ,o excursie pe traseul: Cairo-Suez-Hurgada (Marea Rosie)-Luxor-Karnak-Valea Regilor-Asuan(Luxor-Asuan si retur , cu o nava de pasageri)- Barajul si lacul de acumulare “G.A. Nasser”-Abu Simbel cu renumitul templu al lui Ramses al II-lea ,mutat din calea apelor lacului de acumulare in1969, cu sprijin UNESCO). Navigand cateva zile pe Nil ,am avut placuta surpriza sa mai vad in exploatare cateva complete fluviale livrate de noi cu peste 20 de ani in urma .In perioada 1966-1968 Romania a livrat Egiptului 80 de complete fluviale construite de urmatoarele santiere navale: S.N.Braila-40(80 de nave),S.N.Constanta-24 (48 de

nave) si S.N.Giurgiu -16(32 de nave). La S.N.Constanta,am realizat un ritm de livrare de un complet pe luna.

Incepand cu anul 1968,S.N.Constanta a trecut in subordinea Centralei Navale Galati.Atunci s-a trecut la conducerea colectiva(C.O.M.).Facand parte din conducerea tehnica operativa a santierului, am fost **membru al primului Comitet de Directie si C.O.M din santier dar totodata si membru al C.O.M.din C.I.N. Galati,participand la analizele lunare organizate la Galati, ca reprezentant al S.N.Constanta.**

In 1968 am inceput pregatirea tehnologica pentru executia cargourilor maritime de 1920 tdw,proiectate de Icepronav-Galati pentru export in U.R.S.S..Acesta nave erau destinate transportului de cherestea in zona Murmansk,avand structura intarita pentru navigatia prin gheturi. Pentru executia acestei nave ,a trebuit sa concepem si sa realizam o instalatie originala de lansare la apa, sa amenajam o sala de trasaj si sa construim o macara tip "capra"pentru montajul corpului , in paralel cu omologarea procedeele tehnologice de sudura , fasonarea tablelor precum si pasivizarea si vopsirea corpului metalic.**Am fost coautor la realizarea a doua inovatii de mare succes:"Instalatia de lansare la apa, folosind actionarea cu cilindri hidraulici pe cheu si un sistem de grinzi telescopice de sprijin, articulate de corpul docului plutitor de 15000 tone,lansarea facandu-se prin coborarea navei pe verticala" si" Procedeu de fasonare a tablelor navale prin incalzire lineara si racire imediata", deoarece la acea data santierul nu dispunea de o cala de lansare la apa si nu era dotat cu prese si valturi de fasonat table. Am aplicat aceste doua inovatii la constructia si lansarea la apa a 15 nave.**

Am coordonat executia acestor cargouri(11 pentru export U.R.S.S. si 4 pentru Navrom).Nava prototip a fost lansata la apa in 1969 si livrata la export in 1970 In continuare, livrarea navelor de serie s-a facut trimestrial.Supravegherea tehnica s-a facut cu Registrul U.R.S.S.In aceasta perioada am colaborat bine si am avut un sprijin deosebit din partea conducerii Icepronav Galati(Dir.Gen.Ing.Gelu Kahu si Dir.Tehn.Ing.Gh.Catrinescu)precum si din partea C.I.N.Galati(Dir.Gen.Ing.P.Melisaratos si Dir.Tehn.Ing.St.Drugescu) Am avut o colaborare deosebita cu stimabilii nostri colegi de la Industrialexport Bucuresti si anume "trio-ul":Ing.Eug.Ionescu,Ing.H.Gomoescu si Ing .T.Aldea.

In perioada 1964-1972, cand am facut parte din conducerea tehnica a santierului,m-am preocupat pentru cresterea efectivului de ingineri navalisti si repartizarea lor pe sectii si ateliere cu activitatea la navele in constructie.Dau cateva nume care s-au afirmat si ulterior au fost numiti in functii de conducere:Ing.G.Vizireanu(ginerele kolei noi Anisoara Ribitchi) care a ocupat functiile de Sef Sectie Mecanica ,Sef Serv.C.T.C.si Dir.Tehnic,Ing N.Bocaneala ,Sef Atel.Tubulatura si apoi Ing. Sef si Dir.Fabrica la S.N.Mangalia,Ing.D.Teodorescu,Sef Sectie Montaj Corp si Sef Serv.C.T.C.,Ing.E.Concegulian ,Sef Serv.Productie,Ing.Gheorghe Mircea,Sef Sectie Constructii Corp s.a.

Prin proiectele elaborate si rezultatele economice obtinute ,perioada 1964-1972,va ramane in istoria S.N.Constanta, ca etapa de pregatire,Ipemergatoare dezvoltarii sale maxime .Pe langa diversificarea,cresterea complexitatii si triplarea productiei de reparatii nave,conducerea santierului a abordat cu curaj constructia primelor nave fluviale si maritime pe care in marea lor majoritate ,le-a livrat la export. Aceste realizari economice precum si formarea unei forte tehnice umane bine structurate si orientate pentru proiectare si executie,au avut darul sa demonstreze si sa convinga conducerea tarii,ca programul unei dezvoltari de anvergura a industriei navale din Romania,putea sa inceapa la Constanta. Asa s-a declansat in anul 1972, cea mai mare investitie din istoria S. N. Constanta,care in urmatorii 5 ani,a reusit sa construiasca primele nave de mare tonaj, mineralierele de 55000 t dw si petrolierele de 150000 tdw.

In perioada 15-09-1972 /11-10-1973 am indeplinit functia de Sef Sectie I-a Constructii corp nave.

Inca din anul 1970, conducerea tarii a hotarat dezvoltarea constructiilor navale din Romania, la S.N.Constanta urmand sa se realizeze cea mai mare investitie. In baza unui program special, in perioada 1970-1971, I.P.C.M. Bucuresti a definitivat proiectul de sistematizare si dezvoltare a S.N.Constanta-etapa 1977, iar in anul 1972 Icepronav Galati a realizat proiectul de executie a mineralierului de 55000tdw. Pentru urgentarea dotarii flotei cu nave comerciale, s-a dispus gasirea solutiilor pentru realizarea primei nave de mare tonaj, in paralel cu derularea investitiei. La Sectia I-a constructii corp, am pornit cu organizarea fortuita a unui flux de productie adoptand o tehnologie "ocolita" folosind hala veche si suprafetele cu dotarile din acea vreme, pe care am construit un hangar pentru sablarea tablelor si profilelor si o cabina in care am montat prima masina de tipul "Logatomme" pentru debitarea automata a tablelor dupa desene la scara 1 / 10 . Am organizat efectivele existente de constructori si sudori si am integrat in formatiile de lucru, muncitorii trimisi in ajutor de la santierele navale din tara (S.N.Galati, S.N.Tn.Severin, S.N.Oltenita, S.N.Braila si S.N.Giurgiu). Am trimis pentru specializare la S.N.Galati, pe perioade scurte de 2 saptamani, echipe de constructori si sudori, cu una din serii participand si subsemnatul. Am scolarizat si autorizat sudorii conform normelor Registrului Naval Roman si ISCIR. In perioada 1972-1973 la Sectia de constructii corp, am executat constructia metalica pentru 2 macarale de 120 t.f. cu care am montat in docul uscat, bloc-sectii de 200 t, la prima nava de 55000 tdw. precum si constructia metalica pentru 2 macarale de 50 t. si 2 de 15 t cu care am asamblat sectiile de corp. In aceiasi perioada avansa si constructia docului uscat . La data de 13 Mai 1973, am inceput debitarea automata a tablelor cu masina Logatomme montata in baraca provizorie. Ca Sef de sectie corp, salarizat cu 4000 lei/luna, mi-am incheiat misiunea dupa ce timp de 3 saptamani, impreuna cu 2 maistri constructori si un sudor, am fost pentru specializare la Santierul Naval din Gdansk-Polonia, care in acea perioada monta in docul uscat nave de 55000 tdw. La inceputul lunii Oct. 1973, constructorii hidrotehnici (I.C.H.Constanta) au predat santierului primul tronson de 50 m. din docul uscat si la data de 9 Oct. 1973 am avut satisfactia sa particip in calitate de sef al sectiei executante, la montajul in doc a primei bloc-sectii de dublu fund de la blocul I pupa. Momentul a constituit o festivitate oficiala, consemnandu-se realitatea ca prima nava de mare tonaj se realizeaza in paralel cu investitia, montajul corpului in continuare avansand in ritmul in care constructorii docului uscat finalizau tronsonul urmator. In aceasta etapa scurta, de numai un an si ceva la conducerea Sectiei I-a Corp, in conditii de lucru dificile, folosind o tehnologie "ocolita", am reusit pentru inceput organizarea, structurarea si partial specializarea fortei de munca pentru debitarea, confectionarea, asamblarea, premontajul si inceperea montajului corpului navei in docul uscat, in paralel realizand si obiective de investitii (constructia metalica a macaralelor de 120, 50, si 15 tf.) conform graficelor urmarite strict de ingineri specialisti militari, ce formau un Comandament condus de un General cu puteri depline, numit pentru coordonarea, urmarirea si raportarea realizarii investitiei la S.N.Constanta.

**In perioada 11-10-1973 / 01-04-1981 am indeplinit functia :
Sef Atelier Proiectare Tehnologii Constructii Noi si Autoutilari**

Timp de aproape 8 ani, am condus activitatea de proiectare a tehnologiilor de fabricatie, aplicate la constructia navelor de mare tonaj (mineralierele de 55000 -65000 tdw si petrolierele de 150000tdw) . De la inceput, a trebuit sa reorganizez activitatea Atelierului de Proiectare Tehnologii (fostul Serv. Tehnic) structurand-ul pe grupe de elaborare si lansare in flux a tehnologiilor la sectiile si atelierele de productie (corp, lacatuserie, strungarie, mecanica, tubulatura, electrica, amenajari si vopsitorie, scularie etc.) precum si o grupa cu activitate tehnico-economica (specificatii de materiale, elaborare, urmarire si raportare norme de consum pentru materiale si manopera, intocmirea devizelor si calculatiilor de pret, urmarirea realizarii planului tehnic al intreprinderii, etc.). Am acordat o atentie deosebita pentru promovarea

tehnologiilor noi si reducerea consumurilor de materiale si manopera la navele de serie. Am urmarit permanent cresterea gradului de mecanizare a sudurii, promovand si extinzand procedeele de sudare automata si semiautomata la structurile de corp, executia mecanizata a sectiilor plane pe linia ESAB, realizarea in hala de constructie a blocsectiilor de corp in greutate de 300 t., preasamblarea pe platforma adiacenta docului uscat a blocurilor mari de 960 tone si montajul acestora in doc folosind o grinda speciala si cele 2 macarale tip "capra" de 480 t.f. fiecare. Deasemenea, realizand grinzi speciale cu puncte multiple de prindere a sarcinii, am montat pe mineralierele de 55000-65000tdw si petrolierele de 150000tdw, motoarele principale asamblate monobloc in greutate de peste 900 t. precum si suprastructurile de 7 etaje asamblate monobloc pe platforma, in zona de actiune a celor 2 macarale de 480 t.f. fiecare. Pentru cresterea productivitatii muncii in toate sectoarele, anual intocmeam un program de tehnologii noi si S.D.V.-uri urmarind realizarea la termen a fazelor de proiectare, executie, omologare si aplicare in productie. An de an eficienta economica a crescut, ciclurile de montaj in doc la navele de 55000-65000tdw, au scazut de la peste 1an realizat la nava prototip, la 4-5 luni la navele de serie. In aceasta perioada S.N. Constanta a livrat urmatoarele nave: mineraliere de 55000 t.dw-11 buc. din care 2 buc. la export in Japonia si Hong Kong, mineraliere de 65000tdw -3 buc. din care 1 la export in Grecia, Petroliere de 150000tdw-2. buc., dragi absorbant-refulante de 3600 m.c. / h, demontabile pentru Canalul Dunare-Marea Neagra-17 buc., derocatoare pneumatice plutitoare pentru investitia de la S.N. Mangalia-2 buc. In cei 8 ani de proiectare tehnologica, salariul a crescut gradual de la 4100 la 4900 lei/luna. In anul 1974 am participat la un schimb de experienta organizat la Santierele Navale din Kerson si Nicolaevsk unde se construiau nave de 55000 t.dw.

**In perioada 01.04-1981 /01.12-1982 am indeplinit functia :
Sef Serviciu Plan-Dezvoltare**

Colegul meu de santier Ing. Tanentap Marcel (absolvent la Galati-in 1957), care detinea aceasta functie de peste 20 de ani, a luat atunci o hotarare rapida de a pleca in Israel, fapt ce a luat prin surprindere conducerea santierului. La propunerea pe care mi-a facut-o conducerea, desi initial am avut unele retineri, in final am cedat insistențelor facute pe toate "liniile". Odata cu preluarea functiei de Sef Serv. Plan- Dezvoltare, am fost ales si membru al Bir. Executiv al C.O.M. si Secretar al C.O.M. pe santier. Am inceput o noua activitate in care analiza, studiile economice, propunerile de plan in cateva variante, defalcarea, urmarirea si raportarea modului de realizare a tuturor indicatorilor din planul de stat (productia globala, marfa, fizica, neta, vanduta si incasata, fond de salarii, planul fortei de munca, planul special etc.) prin numeroase dari de seama statistice cu termene ce se insirau pe toata luna, corespondenta voluminoasa repartizata zilnic, de regula de Director, caruia ii eram subordonat direct, pregatirea materialelor de analiza pentru sedintele saptamanale ale Bir. Executiv al C.O.M. si cele lunare ale C.O.M., dese deplasari la C.I.N. Galati si M.I.C.M. (unde acum am intalnit alti sefi si colaboratori, mai multi economisti), imi umpleau tot timpul, dar activitatea fost pasionanta. In aceasta perioada, S.N. Constanta a livrat 1 petrolier de 150000tdw si 5 mineraliere de 65000 t.dw. Cunoscand foarte bine problemele tehnice, am introdus operativ metoda de raportare pe 5 etape de stadii fizice, a indicatorului de productie marfa la navele in constructie (produse cu ciclu lung de fabricatie). Totusi la finele anului 1982, Directorul m-a consultat privind reangajarea unui fost coleg de santier care timp de cca. 15 ani lucrase la Comisia economica a C.J.P.C.R.-Constanta si fusese disponibilizat. Mi-a explicat ca ar putea sa-l angajeze Sef la Serv. Aprovizionare sau, daca eu sunt de acord sa renunt la Serv. Plan si sa revin Sef la Atelierul de Proiectare tehnologii, sa-l angajeze Sef la Serv. Plan. Mi-am dat acordul pentru a 2-a varianta, renuntand la munca de planificare pentru cea de proiectare tehnologica. La Serv. Plan am fost retribuit cu un salariu lunar de 4900 lei cordonand activitatea unui colectiv restrans de numai 16 persoane.

In perioada 01 .12-1982 - 15 . 01 -1988 am indeplinit functia de:

Sef Atelier Proiectare Tehnologii Constructii noi si Autoutilari

Dupa aproape 2 ani,reveneam sa conduc activitatea colectivului cu care am inceput in anul 1973 proiectarea tehnologiilor de executie a navelor de mare tonaj.Am fost retribuit cu 5130 lei /luna si intampinat bine de fostii colaboratori, in mare ei fiind aceiasi si mentinuti in structura organizatorica facuta de mine.La Atelierul de proiectare tehnologii constructii noi si autoutilari(A.P.T.C.N.), in anii1983 si 1984 am avut in subordine 80 de proiectanti de tehnologii dintre care:32 ingineri,12 subingineri si36 tehnicieni. **Dupa data de 7 Mai 1984, cand prin Decretul Consiliului de Stat nr.152,S.N.Constanta a devenit: Intreprinderea de constructii navale Constanta,prin preluarea in subordine si a S.N.Mangalia, care in structura Intreprinderii a devenit:Fabrica de constructii si reparatii nave”2 Mai” Mangalia**,efectivul Atelierului de proiectare tehnologii constructii noi si autoutilari a crescut , ajungand la102 in1985 si105 proiectanti in 1986 din care:37 ingineri 17 subingineri si51tehnicieni.O parte din sporul de efectiv a provenit prin detasare de la S.N.Mangalia.I Din 1984 salariul meu lunar a ajuns la5370 lei.Am trecut la o activitate intensa de transfer de tehnologii de la Constanta, la Fabrica din Mangalia, care avea in planul de productie executia mineralierelor de55000tdw si 100000tdw.Ca Sef de Atelier de proiectare ,o zi pe luna eram obligat sa ma deplasez la Mangalia pentru asistenta tehnica la navele in constructie ,sa monitorizez activitatea Atelierului de proiectare tehnologii din cadrul Fabricii privind, aplicarea imediata a tehnologiilor de lucru de inalta productivitate preluate de la Constanta, sa verific stadiul de indeplinire a obiectivelor si fazelor scadente din Planul tehnic si modul de raportare in darile de seama statistice,nivelul consumurilor specifice de materiale si manopera pe produs etc. Toate raportarile de plan tehnic, norme de consum etc.pe care trebuia sa le prezentam la forul tutelar C.I.N.Galati, le faceam la nivelul Intreprinderii din Constanta(incluzand si datele de la Fabrica din Mangalia).In aceasta perioada de 5 ani,Santierul din Constanta a livrat urmatoarele nave de serie: mineraliere de 65000tdw-8buc si petroliere de 150000 tdw-2buc.In aceasta etapa,in planul de productie, ponderea a constituit-o produsele noi, pentru asimilarea carora efortul tehnologic a fost insemnat. Astfel am executat in premiera si livrat urmatoarele produse noi: doc plutitor de 10000 t.-2 buc.si doc plutitor de 20000t-1 buc.,toate pentru S.N.Midia, petrolier de 85000tdw-1buc. ,ferry-boat de 12000 tdw-1buc.,geamandura pentru extractie si transfer titei din Marea Neagra-1buc.,constructii hidromecanice(portile ecluzelorde la Cernavoda,Agigea,Ovidiu si Midia pentru Canalul Dunare-Marea Neagra- 32 buc.),barje de 3000 t.-9 buc, containere de 40 si 20 de picioare pentru transport marfa pe calea ferata, pe nave si rutier. Am aplicat noi tehnologii ca :prefabricarea si modulizarea instalatiilor de tubulatura ,cresterea gradului de saturare a blocsectiilor si suprastructurilor ,montajul elicelor fara pana , alinierea pentru cuplare a sectiilor si blocsectiilor de corp folosind raza laser cu bioxid de carbon,de mica energie,deasemenea centrarea liniilor de axe folosind raza laser(procedeele cu laser aplicate in constructia de nave de la S.N.Constanta au fost aprobate cu titlu de inovatii unui colectiv mixt de autori :santier naval + Institutul de fizica nucleara de la Magurele, din care am facut si eu parte).

In perioada 15. 01.-1988 /01. 04 .1991 am indeplinit functia de:

Sef Serviciu Organizarea Productiei

O” miscare” pe care nu am dorit-o si nici nu am prevazut-o, aceasta facandu-se pe cand imi efectueam un rest de concediu legal de odihna ramas din anul 1987 . Salariul acordat a fost de 5610 lei /luna in 1988 si a crescut la 6250 lei /luna la data pensionarii. Colectivul serviciului

format din 20 persoane(2 ingineri, 3 subingineri si 15 tehnicieni normatori) imi era cunoscut, in special din actiunile comune cu tehnologii, facute la elaborarea normelor si normativelor tehnice de munca.Am facut personal cateva studii de Organizare privind lcurile”inguste”,repartizarea mai judicioasa pe sectii si servicii a personalului cu studii superioare{peste 300 ingineri si100 subingineri,numai la Constanta !} corespunzator pregatirii profesionale,si alte studii de interes la nivelul Intrprinderii, care in acea vreme atinsese 6000 de salariati la Constanta si peste 4000 la Mangalia.Intre timp M.I.C.M.(ministerul coordonator) a insarcinat Intreprinderea de constructii navale Constanta ,sa coordoneze investitia de la S.N.Harsova si sa asigure cu cadre de conducere acest nou Santier naval, destinat in special pentru executia reparatiilor la navele fluviale.Noi am executat pentru acest santier, 2 macarale de cheu de 16 t.f. fiecare si am numit un Director si un Contabil Sef .Desigur, in activitatea Serviciului o pondere insemnata o constituia urmarirea realizarii obiectivelor cuprinse in “programul anual de studii de organizare”ce viza perfectionarea fuxurilor de productie la sectii si ateliere,imbunatatirea cooperarii intre acestea,imbunatatirea conditiilor de munca,coordonarea activitatii Biroului de Protectia Muncii(subordonat Serviciului de Organizare a Productiei).Deasemenea,”Programul anual de revizuire si imbunatatire a normelor de munca”precum si elaborarea de norme noi in cazul modernizarii unor procese tehnologice.Una dintre ultimile teme ce mi-au fost propuse pentru studiu, a fost “Organizarea Grupului de Santiere Navale si Uzine Mecanice” in organigrama intrand: S.N. Constanta,S.N.Mangalia,S.N.Tulcea,S.N.Harsova,I.M.N. Constanta si I. M. U. Medgidia. Acest grup de uzine localizat pe teritoriul Dobrogei ,urma sa aiba statut de Centrala Industriala Navala in subordinea M.I.C.M. Actiunea s-a nascut moarta dar poate ca ideia era buna prin captarea si profilarea in domeniul naval a I.M.U.Medgidia.

La data de 01 .04-1991 am iesit la pensie dar am mai continuat sa lucrez in proiectare si marketing pana la data de 01.07.-1997.

La data prezenta, primesc o pensie neta de**1491** RON /luna .

F a m i l i a

M-am casatorit la data de 12 Sept.1961 cu D-ra Rosculet Maria din Constanta ,de profesie Economist.

Nu avem copii dar ne-a bucurat Dumnezeu cu vre-o 20 de nepoti.Noi i-am ajutat cat am putut si am reusit ca 2 nepoti si un frate sa se afle cu noi la Constanta.Cei 2 nepoti ne-au bucurat cu 2 stranepoti,asa ca mergem inainte .

C o n c e d i i l e

Ne-au placut intotdeauna si le-am inceput din 1962 la Cheia,Vatra Dornei,Sinaia ,Busteni,Poiana Brasov ,Cluj,Raul Mare in Retezat ,Deva,Mehadia, Herculane ,Slanic Moldova,Bicaz, Lacul Rosu,Borsa ,Galati ,Bucuresti ,Suceava ,Delta Dunarii etc. etc
Avem o tara extraordinar de frumoasa si dupa anul 1964 ,cand am facut o excursie cu autocarul ,parcurgand un circuit care a trecut prin 40 de orase ale tarii ne-am hotarat sa incercam sa vedem si alte tari.

In 1965 am vazut Ungaria, Cehoslovacia si fosta R.D.G.(Dresda,Iena,Weimar, Erfurt,Leipzig,Buhenwald,Gotha..)

In 1974: U.R.S.S.(Chisinau,Kiev,Leningrad,Moscova)

In 1976 :Iugoslavia,Italia,cu autocar pe ruta :Belgrad, Zagreb,Lubliana ,pestera Postoina ,Trieste,Venetia ,Padova,Bologna,Florenta Roma ,Vatican,Tivoli ,Perugia,Assisi ,San Marino ,Ravenna.....Trieste

In 1978-Prima excursie cu masina personala” Dacia 1300”(prin A.C.R.), pe ruta: Bors, Budapesta,Viena,Salzburg,Munchen,Dachau,

Augsburg,Ulm,Stuttgart,Karlsruhe,Strassbourg,Nancy,Paris,Tours, Blois,Orleans, Nevers, Lyon, Avignon,Marsilia,Toulon,S.Tropez,Cannes, Nice,Monaco, Monte Carlo,Grenoble, Geneva,Lausanne,Berna,Basel,Zurich, Lucerna,Andermatt,Lugano,Como, Milano,Brescia ,Verona, Vicenta,Padova,Venetia, Mestre,Trieste,Rieka, Opatia,Karlovac,Zagreb,Belgrad ,Timisoara,..Constanta.(total:cca.10000Km, in 28 zile dormit in masina in campinguri,bucataria si provizii in portbagaj,aragaz de voiaj,apa minerala si pepsi etc..Dar eram tineri.

In 1981;U.R.S.S.(Moscova,Buhara,Taskent,Alma Ata,Moscova,Bucuresti)

In1989: R.D.G.(Bucuresti ,Berlin, Posdam,Neu Brandenburg,Marea Baltica, Swerin,Berlin, Bucuresti)

In 1990 :Cu masina” Dacia 1310”:Bulgaria,Turcia(Istambul)

In 1991 :Cu “Dacia”-Bulgaria -,Grecia pe ruta :Constanta ,Varna, Burgas,Edirne,Alexandropolis,Salonic ,Athena,Pireu,Corint,Patras,Delfi, Lamia,Larisa, Kulata ,Sofia,Plovdiv,Giurgiu..

In 1991 :Egipt(Cairo,Hurgada,Luxor , Karnak,Valea Regilor,Assuan ,Abu Simbel,Assuan,Luxor ,Cairo-Piramide-Sfinx....Bucuresti)

(autocar:Cairo-Hurgada-Luxor,vapor:Luxor-Assuan,autocar:Assuan-Abu Simbel si retur,vapor:Assuan-Luxor,autocar:Luxor-Cairo)

In 1992:Cu” Dacia1310”pe ruta:Constanta,Deva,Nadlag,Budapesta,Viena, Munchen,Stuttgart ,Strassbourg,Karlsruhe,Heidelberg, Bonn,Koln,Frankfurt,Nurnberg,Regensburg,Passau,Viena, Budapesta,..Bors...

In 1994:Israel 1 /{Tel Aviv, Nazaret, Cana Galileei,Lacul Tiberiada,Capernaum si retur),2 /Tel Aviv,Ierusalim ,Bethleem, Iordanul 3 /Tel Aviv,Marea Moarta,Masada.si retur...4 /Tel Aviv,Cezareea, Haifa si retur.

In 1995 :Cu “Dacia 1310”: Turcia(Constanta,Varna ,Burgas ,Svilengrad,Edirne,Kannakale, Troia,Izmir,Cesme,Kusadasi,Efes,Bursa ,Istambul,Babaeschi,Burgas,Constanta)

In 2002 :Spania (Barcelona-Costa Brava,Valencia,Alicante ,Granada.,Malaga,Ronda,Sevilla ,Cordoba,Toledo,Madrid ,Zaragosa , Barcelona-Bucuresti)

In 2006:Sicilia(Roma,Vatican,Napoli apoi cu ferryboatul la Palermo, Agrigento,Siracuza, Catania ,Taormina-Etna,Messina,Salerno Sorento, Napoli ,Capri si Anacapri,Pompei ,Roma, Bucuresti)

In 2007:Franta, Anglia ,Belgia, Olanda(Buc.-Charleroi,Paris,Wersailles,Calais-ferry-Dover, Londra, Windsor, Oxford, Londra, Dover, ferryCalais,Bruges, Gent, Anvers,Rotterdam, Amsterdam, Haga , Marea Nordului, Rotterdam, Bruxelles, Charleroi Bucuresti)

In 2008 in proiect:Finlanda,Suedia ,Norvegia,Danemarca.-Sa ne ajute Dumnezeu.

Salut cordial pe toti colegii si kolegele noastre!

Nicu Orac

Constanta 12 Mai 2008.

A M I N T I R I

**dupa 74 de ani de viata si 50 de ani de la absolvirea facultatii de Mecanica, sectia
“Nave si instalatii de bord” de la**

Institutul Politehnic Galati

M-am nascut in Comuna Vanatori ,Satul Odaia Manolache Jud.Galati,din parinti tarani care au crescut 7 copii, eu fiind cel de-al 4-lea.Casa parinteasca se afla in partea de rasarit a satului, langa drumul principal spre Galati .De la casa noastra , spre Nord, la 2Km se vedea padurea “Garboavele”, spre Est, la 2,5 Km era Lacul Brates, spre N-V, la 4 Km se vedea padurea “Milos”(mult mai mare si mai frumoasa decat “Garboavele”) iar spre S-E ,la 2 Km se vedea Com. Vanatori, la 7 Km era Satul Costi iar la 11Km se vedea Galatiul(cladirile din bariera Traian, iar in zilele noastre ,Combinatul Siderurgic).De la 5-6 ani ,pentru mine a inceput munca, ca de altfel pentru toti copiii din sat, asa ca din primavara si pana toamna tarziu pasteam vitele care ne asigurau laptele pentru familia de 9 persoane. Cand eram mici, ne placea mult sa mergem Dumineca la padurea “Milos” mai ales in sezonul infloririi bujorilor,iar vara mergeam la Brates la scaldat si pescuit cu undita si cosurile(varse) pe care le ungeam cu mamaliga. Vara pazeam bostana impreuna cu un frate mai mare si mi-aduc aminte ca multi ani ,pepenii i-am semanat in valea Malinei(foarte departe de casa,cca.7 Km) si ca sa ajungem la bostana traversam padurea”Milos”unde am vazut pentru prima data un lup.Tot in valea Malinei, in august 1944,cand aveam niste pepeni negri de 7-10 Kg, au venit rusii si dupa ce s-au saturat, au inceput sa traga in pepenii cei mai mari iar noi am fugit in coliba.De atunci, valea in care porumbul crestea de 3 m si pepenii pana la 10 Kg ,a fost transformata intr-un mare poligon de tragere,in care timp de peste 50 de ani s-au antrenat rusii si aliatii lor iar acum, urmeaza probabil trupele NATO. Cand a inceput al doilea razboi mondial aveam 7 ani si tin minte ca ne urcam in pomi ca sa vedem mai bine flama proiectilelor trase de tunurile instalate la forturile de langa Satul Costi iar dupa cateva secunde vedeam explozia peste Prut, in Basarabia, unde flacarile incendiau lanurile de grau .Satul era traversat de nemti imbarcati in sute de masini si motociclete in marea lor majoritate cu atas, care in drumul lor spre Galati, treceau chiar prin fata casei noastre .Atunci cand stationau,nemtii ne dadeau ciocolata ,biscuiti ,margarina ,conserve etc.Un an mai tarziu, vara, cand porumbul depasea 1m inaltime, un avion german a aterizat (probabil fortat) intr-un lan de porumb la cca 300 m. de casa noastra si au stat acolo cateva zile pentru reparatii. Mergeam zilnic la avion sa- l vedem cum pleaca din porumb si admiram pe neamtul care cu mana misca repetat elicea si la fiecare impuls striga la pilot : “contact”! dar pala revenea la pozitia initiala fara sa se roteasca.Ne intorceam acasa suparati ca nu am auzit motorul mergand dar bucurosi pentru darurile primite. Intr-o dimineata, crezand ca vom prinde” momentul”, dezamagirea a fost mare fiindca am gasit doar locul avionului si porumbul prabusit la pamant.

Scoala primara de 4 ani,am facut-o in satul natal, in timpul celui de-al 2-lea razboi mondial,cu total concentrat,desi luptase si in primul razboi mondial.Casa noastra se afla in dealul satului iar scoala in vale, asa ca dus-intors mergeam zilnic pe jos 2 Km ,conditiile fiind foarte grele in perioadele de dezghet sau ploi, cand practic innotam prin noroi. Scoala avea doar o sala cu doua randuri de banci in care invatam simultan 2 clase de elevi din ani diferiti asa ca in clasa I-a si aII-a, am fostcoleg de sala cu un frate mai mare care atunci a facut clasele a III-a si a IV-a.Aveam o invatatoare rea care pendula intre cele 2 randuri de banci ,tinand mereu in mana o linie cu 4 muchii cu care ne batea la palme atunci cand nu stiam lectia sau eram indisciplinati.Cand fratele mai mare o” incasa”, eu incepeam sa plang si situatia de multe ori se inversa.

In clasele a III-a si a IV-a, am avut un invatator cu care am reusit clasarea pe locul I. Deci ,eu am incheiat victorios “razboiul” de 4 ani dar Romania din pacate nu, si au venit..... vremuri grele pentru tara.

Elev la liceul “Vasile Alecsandri” din Galati

La varsta de 11 ani am plecat de acasa. In toamna anului 1945, la insistenta invatatorului meu, **Petru Caloianu**, am fost inscris in clasa I-a la **Liceul teoretic de baieti “Vasile Alecsandri” din Galati** si de atunci am devenit coleg de clasa cu Vichi Papadopol, ocupand ani de zile aceiasi pagina de catalog, pana la absolvirea liceului dar si in continuare pe toata perioada facultatii. In primele clase de liceu am locuit la internat, in aceiasi curte cu liceul, parintii avand obligatia sa predea alimentele necesare (un sac cu grau, unul cu porumb, unul cu fasole, unul cu cartofi, ulei, zahar etc. si o taxa anuala.). Conditii materiale erau f. grele, seceta cumplita doi ani consecutiv, la care s-a adaugat si epidemia de tifos exantematic (anii 1946 si 1947), puneau in pericol continuarea studiilor la liceu. Am reusit sa rezistam si impreuna cu ilustrul nostru COLEG, MIRON Vasile (consatean), ne-am mutat la gazda pe str. Miron Costin din “Vadul Ungurilor” unde LEGEA o faceau “fratii Rogoz” asa ca din prima seara am incasat amandoi bataie, dupa care am cazut la pace si am devenit parteneri de fotbal pe maidan, avand si protectia asigurata. In clasa XI-a am trecut din nou la Internatul liceului unde aveam si conditii mai bune de invatat. Acum, dupa ce am vazut marile licee din tara, trebuie sa marturisesc ca am absolvit un liceu “de varf” cu dotari multiple (internat, sala de sport, bazin de innot, poligon de tir, teren de sport in curte etc.) dar si profesori f. buni (Caraman, Galca, Schein la mate., Gh. Hagiul-Romana, Goglea-geografie, Goilav-St. naturale, Stahiescu si Brezeanu-Istorie, M-me Beschia (sotia D-lui Prof. N. Beschia-de Rezistentă materialelor) la l. franceza, M-me Lepsa-Fizica, Cricopol-Ed. fizica, Xantopol-Muzica, etc.). In ultimele 2 clase de liceu m-am pregatit intr-un anturaj de colegi pentru Politehnica, indemnati fiind si de Prof. Schein. Cu totii vroiam sa dam examen la “Cai Ferate” Bucuresti sau Iasi, dar eu in final neavand bani pentru asa “departari” de casa, am ascultat de parinti si am reusit “din prima” examenul de admitere la “Mecano-Naval” (pentru noi, F.I.F.-ul era usor). Apropierea de satul natal mi-a creat avantaje dar a necesitat si mult efort prin dese deplasari pe care le-am facut “pe jos” (cca. 22 Km. dus-intors) in conditiile din acea vreme (1945-1958) cand drumurile erau de pamant cu zapada, noroi sau praf, de mijloace de transport nici vorba (doar carul cu boi!). Faceam socoteala cu “Coleg” Miron ca noi in acea perioada, am facut cel putin 500 de drumuri dus-intors, de regula Sambata si in sarbatorile legale. GALATI, orasul pe care l-am vazut pentru prima oara in anul 1945, era numai ruine, in centru mai era doar o statuie si se vedea Dunarea. Pe toata perioada liceului, am facut sute de ore de munca voluntara (obligatorie!) pentru inlaturarea molozului, nivelarea terenului si plantarea de pomi. Orasul se intindea din bariera Traian la Dunare si din Badalan pana la Scoala Normala, de unde incepea campul spre Siret. Dupa absolvirea liceului dar mai ales dupa terminarea facultatii, orasul Galati a cunoscut o dezvoltare rapida, de anvergura si moderna. Doar strada Traian a ramas aproape identica cu cea de acum 60 de ani (cu gropi si o singura si “jalnica” linie de tranvai). Sa speram ca.....

Astazi, eu sunt mandru ca am absolvit un liceu de prestigiu din Galati care a luat fiinta in anul 1867. In anul 1967, fiind Ing. Sef Adj la S.N. Constanta, am avut onoarea sa fiu invitat de conducerea liceului la sarbatorirea Jubileului “100 ani”. Dupa 15 ani, am mai “trait” o zi de liceu, raspunzand: “prezent” la cea de-a **100 Aniversare a Liceului “Vasile Alecsandri” din Galati**. La festivitate am intalnit si mari personalitati precum Acad. Iorgu Iordan, fost profesor al liceului “V. Alecsandri” dar si fosti elevi din clasele mai mari printre care: Gelu Kahu (atunci Dir. Gen. la Icepronav Galati), Gelu Manolache (Compozitor si Dir. la Teatrul “Fantasio” Constanta) s.a.

Viata de student la Politehnica din Galati.

De la primele ore de curs si seminarii, ne-am dovedit foarte ambitiosi, toti vroiam “in fata”. Amintiti-va cum se ocupau locurile din anfiteatre. Pentru cursurile lui Mos Hulubuei, se puneau

caietele pe bancile din fata cu o ora inainte (si eu faceam la fel si aveam notite foarte cautate). Punctualitatea si pasiunea pentru studiu,seriozitatea,corectitudinea si dorinta de afirmare a caracterizat colectivul nostru inca de la inceputul studentiei.

Unitatea ,s-a consolidat pe parcurs, pe grupe de studii ,pe camere de camin(ce lucru mai edificator decat”Hala dormitor”cu 90 de paturi si apoi “Gara dormitor”cu 42 paturi-viitoarea Biblioteca), in excursii (iarna la Lacul Rosu, Gura Diham etc; vara la Brates ,Dunare,Dinogetia,Siret iar in anul II ,cu o nava de pasageri pana la Cernavoda si de acolo cu trenul pana la Constanta- atunci am vazut pentru prima oara Marea Neagra) .Unitatea creiata atunci s-a dovedit a fi trainica peste jumătate de secol dupa absolvire .Solidaritatea.noastra s-a confirmat in 1956, imediat dupa Revolutia din Ungaria (o noapte intreaga au trecut tancurile sovietice pe langa Institut . Atunci,pentru studiul complet si aprofundat al “specialitatilor”,am cerut timp suplimentar,am renuntat la vacanta de iarna pentru prelungirea sesiunii de examene si am cerut in final prelungirea studiilor la 6 ani.Au “pledat”atunci”fruntasii”nostri:C.Iosifescu,Eugeniu Ionescu si altii. Cativa ani mai tarziu,s-a aplicat cererea noastra(studiu 6 ani) doar pentru cateva promotii.

Viata la camin (etajul II-al Institutului),din iarna super-grea!1953-1954,a ramas intiparita in mintile noastre.Atunci cursurile s-au reluat cu o luna intarziere ,datorita imposibilitatii circulatiei pe CFR si drumurile publice.Zapada era mare, gerul napraznic ,apa de baut ingheta in pahar pe masa ,geamurile bocna ,noaptea dormeam imbracati si ne inveleam cu saltelele celor ce inca nu puteau pleca de acasa sau erau blocati pe drum(vezi “olteanul”Zaulet care venind de la Tn.Severin,a stat in tren 2 saptamani!!).In camera de la etajul II,parca nr. 018, venisem doar eu,bineinteles “pe jos”,Costica Constantinescu si nea Babos.Intotdeauna aveam de acasa o sticla cu lapte si una cu vin rosu(de acea data “inima”trasa din butoiul inghetat) Intr-o dimineata, Rectorul I.Egri, facand” rondul “pentru a sonda prezenta si starea de spirit,a intrat la noi in camera si: “Ce faceti baieti ?....”Singurul care era la masa, Babos ,isi turnase vin rosu(molan) in pahar si cu lingurita amesteca zaharul(asa ii placea lui, sa bea vinul cu zahar) .Si Rectorul continua:” iarna este greea,studentii sunt inzaapeziiti, noi nu putem sa va dam caldura,...

caalorifeerele sunt inghetaate si spaarte,mai amanam cursurile” .Babos continua sa amestece licoarea iar Rectorul a continuat: “tovaarasul Babos isi bea cafeeua,e bine”.Apoi a plecat si noi ne-am”incalzit”de ras.In anul I de studii ponderea a reprezentat-o desigur , Matematica, noi avand onoarea sa-l avem la catedra pe ilustrul Prof. Dan Hulubei .Memorable raman atat orele de curs dar si examenele.Va mai amintiti dragi colegi cum explica curba “lantisorului”? Pe tabla, care intotdeauna era plina de formule sofisticate ,dintr-o singura miscare trasa curba, dupa care isi scotea ceasul din buzunar si cu ambele maini ,fixa capetele lantisorului de la ceas pe capetele superioare ale curbei trasate anterior, demonstrandu-ne suprapunerea perfecta .La cursuri venea cu toata suita de asistenti dupa el (M-me FichmanZ., Tusac I,...)iar la examene, care intotdeauna la el incepeau dimineata la ora 7,se prezenta cu o plasa plina cu pachete de tigari “Victoria”iar seara(o zi intreaga dura examenul pentru o grupa de studenti),sala mare cu doua perechi de table suprapuse,ramanea parfumata urmare tigarilor si cafelei consumate.Intr-o serie de studenti care trageau biletele de examen(3-5studenti), unii din ei stateau in sala si 4 ore! Rezultatele se comunicau seara dupa terminarea examenului ,toata grupa asteptand in fata Catedrei de Matematica ,unde dupa un timp iesia Asistentul care citea “verdictul”pentru fiecare.In timpul examenului,de multe ori se auzea tonul mai “ridicat” al profesorului: STERJE!(si de regula fiind 2 la tabla,de multe ori stergeau amandoi!)Prezint o secventa in care eu eram in prima banca pregatindu-mi subiectul iar la una din table era examinata colega noastra din primii 2 ani, Dorobat Aurora(eu intrasem in sala dupa pranz iar ea saraca era de dimineata).Nu stia “curba logaritmica”care trecea prin $X=1$.Disperata,se tot uita la mine iar eu incercam discret, cu mana dreapta ,facand un arc de jos in sus,crezand ca o sa-si aminteasca.”Mosul”,disperat de atata asteptare,s-a uitat la ea si i-a zis:”INSEARCA”.Ea incerca sa ma imite, indoindu-se din cand in cand si miscand mana dreapta ca si cand ar fi inteles treectoria curbei . “Mosul” a observat-o si

nervos i-a spus: “SSI TI INDOI ATATA , SSI TI UITI LA CAMARAD ? SSI - O SA-TI SPUNA CAMARADUL ?”. A ascultat-o mai departe, eu am luat, dar de ea nu mai tin minte ce a facut. In continuarea studiilor, am avut profesori de inalta tinuta precum: L. Caton , M. Barca , N. Beschia , Gh. Munteanu , M. Manolache, R. Beschia, I. Irimescu (Golemu!) , Al. Vasilescu, Al. Gutu , I. Moisil , I. Egri, I. Dinu , N. Paraianu, C. Nastase, P. Mella, M. Baciua, A. Carbutaru, C. Alexandru, G. Kahu , ..., deasemenea asistenti ca : I. Tusac, Seitan, Ailoe, Grigoriu, Gh. Barbu (cu care am fost ulterior coleg si bun prieten la S. N. Constanta), C. Ciuca, A. Oranescu , E. Marian, M. Zgrumala, I. Ieva si altii. Pentru mine, nemuritori vor ramane marii profesori: Horia Hulubei, Alexandru Gutu, Ilie Dinu, Nicolae Paraianu si Constantin Nastase. Desigur , studiul teoretic a fost completat in laboratoare (cu dotarea de atunci) dar si in practicile de productie efectuate la S. N. Galati, unde in acea perioada incepuse constructia motonavelor de 2000 tdw. Trebuie sa ne felicitam pentru practica de exceptie realizata in vara anului IV (poate unica in istoria Institutului). Sa faci practica -2 sapt. la Uzinele din Resita unde am vazut Otelaria dar si Halele de constructie a locomotivelor si turbinelor cu aburi, profitand totodata si de locurile frumoase din imprejurimi (strandul din Valea Domanului , Mociur, raul Barzava , Stadionul etc), sa mergi apoi, pentru 2 sapt. la S. N. Constanta unde pe docul plutitor de 8000 tone (capacitate de ridicare) , se repara cargoul “ Berezina” de 6000 tdw (se inlocuiau table la corp, imbinarile facandu-se prin nituire) , iar in final sa incheiem practica de vara prin 2 sapt. de imbarcare la bordul navelor fluviale de pasageri ce navigau pe rutele: Braila-Sulina si Braila-Macin –Turcoaia –Piatra Frecatei (bineinteles si retur). Eu am navigat pe pasagerul “Petrozavodsk” (localnicii din porturile in care acostam, i-l botezase “Petre Puturosul” datorita vitezei mici cu care se deplasa) dar am mai facut si rocade cu colegii de pe ruta Braila-Sulina, pentru 1-2 curse, toata lumea fiind satisfacuta. In acea vara am terminat si cu armata. Incepeam anul V cu gandul la ultima sesiune de examene dar se apropia si data repartizarii temelor pentru proiectele de diploma ce trebuiau predate inaintea Examenului de Stat. In luna Noiembrie 1957, in plin semestru final, eu am avut un mare necaz. Din cauza unei sinuzite, mi s-a inrosit ochiul stang si lacrimam . La Policlinica , am nimerit la un medic stagiar care mi-a aplicat un tratament mecanic, crezand ca asa se rezolva problema. A luat o seringa , banuiesc cu ser fiziologic , a introdus acul in canalul lacrimar inferior si a fortat puternic pentru desfundarea cailor de acces a lacrimilor spre sacul lacrimar si de acolo in nas. Acest nepriceput pe nume Otnog (o mai fi oftalmolog in Galati?), a incercat si a doua zi dar ochiul s-a umflat puternic sub pleoapa inferioara si am plecat la spitalul de pe str. Traian, unde o luna si jumătate s-a incercat sa- mi salveze sacul lacrimar (acea pungă de sub ochi) care in final s-a perforat si a trebuit sa fie extirpat printr-o operatie . Asa am fost eu “Nelson” din Noiembrie 1957 pana in Febr. 1958. Raposatii , colegi ai mei de camera la camin “este vorba de foarte bunii mei prieteni” plecati” + Costica Constantinescu , Jean Babos si Octav Eniceicu , ”reuseau” zilnic, pe rand, sa patrunda in spital tinand o batista la un ochi si spunand ca merg la “urgenta” si fiecare imi aducea notitele de la cursuri, asa ca in ultima sesiune am reusit sa promovez cu bine toate examenele dar timpul pierdut, necesar pentru intocmirea proiectului de diploma, nu l-am mai putut recupera. Tema repartizata a fost”: Proiectul unui tanc petrolier pentru navigatie fluviala, avand forma corpului la pupa cu doua tunele” (nava cu 2 elice). Dupa absolvire, as fi dorit sa raman in Galati, fiind nascut in zona (11 km departare de Galati), avand 6 frati si parintii in varsta. Comisia mi-a explicat ca pentru Galati sunt doar 7 locuri si ca prioritate au cei casatoriti. Am optat pentru S. N. Constanta, prevazand o dezvoltare sigura in viitor. Au mai obtinut repartitii la Constanta, unde erau 5 locuri, colegii: V. Miron, I. Rebeaga , R. Teodoriu si G. Lerner. Pe data de 15 Aug. 1958 mi-am inceput activitatea la S. N. Constanta. In aceiasi zi, s-au angajat si colegii: Nelu Rebeaga, Radu Teodoriu si Mircea Lazarescu (care fiind casatorit obtinuse loc la Galati dar dupa aceea si-a “aranjat” un schimb cu Coleg Miron) . Colega Greta Lerner a venit mai tarziu si si-a luat transferul. Eu si Mircea Lazarescu am fost repartizati la Sectia I-a Navala (constructii si reparatii corp nave) iar Nelu Rebeaga si Radu Teodoriu la Sectia II-a Mecanica. In primele 3 luni am

ocupat functia de maistru la Atelierul de Cazangerie conducand 3 echipe de nituitori la navele aflate in reparatie ,dupa care am trasat la scara 1:1 (in sala de trasaj), planul de forme pentru Salupa de cercetari marine”Emil Racovita” cu motor de 80 C.P ,conducand dupa aceea si lucrarile de executie a corpului.Pana in luna Dec. 1958 mi-am terminat si proiectul de diploma iar in luna Ian. 1959 m-am intors la Institut pentru a da Examenul de Stat. Ne-am reintalnit atunci mai multi colegi ce aveam sa dam “asaltul final”si mi-i amintesc pe Tanase Gh. ,Tanvuia Eug.,Koller Leon si Ionescu T.D.Mircea ..si altii.Am predat proiectele si asteptam de la o zi la alta sa se afiseze Comisia si data Examenului de Stat. Trecuse de 20 Ian .si la Rectorat nu venise nici-un comunicat de la Minister.Ne intalneam zilnic la Biblioteca de la etajul II, unde mai incercam sa studiem si ne consultam privind materiile si intrebarile posibile pentru examen ,functie si de structura si componenta Comisiei ce urma sa fie numita de Minister.Cei mai panicati erau T.D-ul si Koller care se temeau de Mitu Dumitrescu dar si de Costica Alexandru.Am facut atunci o “gluma” care putea sa ma coste.Ca sa-i speriem pe cei doi, m-am dus la Catedra de Chimie, la Aurelia Eniceicu(sotia lui Octav,colegul nostru) si am batut la masina de scris un anunt din partea Rectoratului privind componenta Comisiei pentru Examenul de Stat,fixata de Minister pentru Sesiunea Ian.1959.Eu am semnat-o pt. Rectorul I.Egri(imitat),ca stampila am aplicat o moneda mai “stearsa”si am plecat la parter sa o introduc in Afisierul Rectoratului.Colegul Jean Bidoaie ,dobrogean din Chirnogeni ,asistent in acea perioada,era pe sala si l-am rugat sa ma ajute(sa stea “de sase”), sa nu ma vada cineva cand introduc falsul comunicat in Afisier.In acelasi timp , colegii Tanvuia si Tanase i-au chemat din Biblioteca pe T D. Mircea si pe Koller sa vada Ordinul de numire a Comisiei.Facusem aceasta farsa doar pentru ei doi .Totul a iesit perfect,” efectul “pentru cei doi deasemenea(erau sa lesine) .Eu si Bidoaie i-am urmarit cum citesc afisul si nu stiam cum sa-i trimit de acolo ca sa pot scoate “corpul delict”.Cum au plecat, eu am scos afisul si am plecat cu Bidoaie spre Biblioteca.(Eu fixasem urmatoarea Comisie:Mitu Dumitrescu-presedinte,C.Nastase,Costica Alexandru si Alex. Vasilescu,membri.) .Lucrurile au luat amploare imediat , cei panicati au transmis “stirea zilei,”care foarte repede a ajuns si la Rectorat.

Dupa 10 minute, din Secretariat (etajul I) au pornit” in coloana” coborand pe scari spre afisier urmatorii:I.Egri,C. Nastase ,A. Carbutaru si Amedeu Oranescu. Atmosfera era amuzanta: Egri le spunea:”Eu nu stiu nimic”,Mos “Pontil”era foarte vesel si fluiera melodia “Mos Gerila”,cineva i-i spusese ca este pe lista. Koller le-a aratat afisierul unde vazuse anuntul.(la parter erau mai multe rame cu afise).A inceput vizionarea fiecarui afis si...nimic!Situatia era comica pentru ca Amedeu care nu vedea decat de aproape “mirosea”practic fiecare afis(si erau destul de multe)iar Carbutaru spunea: “Tovaarasul Kooller, ne duci cu cioara vopsita”.Vizionarea a durat cca.10 minute ,dupa care toti au plecat iar eu am rasuflat usurat.Au mai trecut cateva zile ,s-a cantat si “Hora Unirii”(24 Ian., cand eu implineam 25 de ani), pentru prima data dupa 23 Aug.1944,fiindca se aniversau 100 de ani de la Unirea Principatelor Romane si in sfarsit ,a venit si vestea de la Minister cu urmatoarea Comisie: Prof. C. Nastase-presedinte,Costica Alexandru, M.Zgrumala,membri.Am dat ,am luat ,m-am despartit cordial de colegi si am plecat la Constanta in plina iarna. Implinisem 25 de ani cand am devenit inginer cu diploma.Amintirle cu care am plecat fiecare,dupa 5 ani de studii,au ramas vii si dupa 50 de ani de la absolvire.

La inceputul studentiei eu cunosteam doar 3 prieteni:Coleg Miron(cum i-am spus toti),cu care eram si consatean, V. Papadopol si Sica Colesnic fosti colegi la Liceul “ V .Alecsandri” din Galati.Dupa primele zile de cursuri si seminarii, numarul colegilor apropiati a depasit efectivul grupei din care faceam parte.Adevarate cazarmi, salile cu zeci de paturi in care am fost cazati in primele luni, au contribuit la cimentarea prieteniei noastre.Intalnirile la Biblioteca si mai tarziu in salile de studii si proiecte, fotbalul din curte(“ texas “)dar si plimbarile prin frumoasa Gradina Publica sau baile de la Brates de dupa fiecare sesiune de examene si sa mai amintesc si parfumul teilor din Iunie,toate ne-au cimentat pritenia . Amintesc din nou nume de colegi si prieteni adevarati precum:C. Constantinescu , I Babos, O. Eniceicu , I . Calin, D.Ilau,Valeriu

Popa(transferat din anul III la Iasi,prin anii 80 ajungand Adj. Ministru al Energiei Electrice),V.Alexandru pentru care am o deosebita stima si respect,el devenindu-mi **CUMATRU VASILICA**, M. Zaulet,V.Miron, Eug. Ionescu,I.Ionita,I. Rebege, R. Teodoriu,T Aldea,H.Gomoescu ,A. Ribitchi,E.Bourceanu(Calin),D.Stoica, G. Lerner, M. Lang(Colesnic),I..Bidoaie,A. Grigoras (Bidoaie),M. Pascu (Holban),C .Iosifescu,V.Gunea, S. Schein,I.Nitu,V.Papadopol, Gh. Tanase, E. Tanvuia,G.Panait, P.Buleci, V.Novac,S . Wolfsohn, V. Marinescu,M .Lazarescu ,N.Pestrea,E. Glukman, F. Blumenfeld , D .Weiss,D.Raileanu, O.Raileanu,Gr.Caraman,M.Leibovici dar si bunii nostri colegi “de inceput”ca :Tudor Nicu, Ciuca Petrache (marele desenator, care spunea fetelor sa nu se urce pe creion!), Comisel Gh.,Gugonatu I., Baghina Iustin ,Gheorghe Emil, ... precum si “explotatorii de nave” Badina Daniel(zis “maruntis”), Nicu Batranu, Cazacu Gh..Bodea I.,Craita Elena,Giolea V-le,Ionescu Dumitru(zis “mambo” sau “ciaci”!),Grosu C-tin,Liciu Ovidiu,Motoi C-tin, Nedelcu Romeo,...si sa ma ierte atat viii cat si mortii pe care ,fara sa vreau, nu i-am mentionat dar pe care i-am simtit alaturi 5 ani de zile. Cu foarte multi din cei amintiti, dupa absolvire am avut colaborari pe linie de productie, proiectare si comert exterior.

Activitatea la Santierul Naval Constanta

In perioada 1958-1960, am lucrat **inginer stagiar la Sectia I-a Navala**(reparatii si constructii corp nave) avandu-i colegi la sectie si pe M.Lazarescu si C.Constantinescu,Nelu Rebege si Radu Teodoriu fiind repartizati la Sectia II-a Mecanica.

Am avut ca Sef de Sectie pe Ing.Amira Ion ,acel student vesnic in trening, care era in anul IV cand noi incepeam facultatea si care seara si dimineata venea la spalator(cand baietii i-si aratau muschii!) sa selecteze noi jucatori pentru echipa de rugby pe care el o formase la Galati iar din 1954,cu muncitori de la S.N.Constanta a infiintat si antrenat echipa de rugby , ajunsa mai tarziu tripla campioana nationala. In acei ani am executat lucrari de trasaj naval si constructii industriale diverse,am condus in functia de maistru 3 echipe de cazangii si nituitori ce lucrau la navele andocate pt. reparatii la corp(cargouri Navrom dar si straine precum si navele militare tip Distrugator-D1,2,3 si4).Salariile au fost mici(825 in primul an si 1000 in cel de-al 2-lea dar pentru completare,in primii 3 ani, am predat si cateva ore pe saptamana la Scoala Profesionala a S.N.Constanta dar si la Liceul “Mircea cel Batran”,unde am dus si un strung,elevii din clasele a IX-a si a X-a , avand in program si ore de initiere in tehnica.Pana in 1961 am stat la aceiasi gazda cu bunul meu coleg si prieten Costica Constantinescu. In anul 1960 ,la aceiasi gazda ,intr-o camera locuiam eu cu Costica iar in alta camera locuia Nelu Rebege cu Radu Teodoriu.Ne-am impacat foarte bine folosind holul dintre camere ca bucatarie comuna.

In perioada 1961-1964 , am lucrat ca **Ing. proiectant la Serviciul de Studii si Proiecte(ulterior Serv. Constructor Sef)**.Aici am facut si verificat calcule de stabilitate la navele civile si militare aflate in reparatii.Salariul lunar a mai crescut ajungand la 1750 lei. L-am avut ca Sef al Serv.Constructor Sef peIng.Gh.Barbu,fostul nosru asistent de la Mecanica si Rezistenta iar colegi de planseta pe Ing.Tau Cornel(promotie 1956)si Paul Dobrovolschi(promotie1954,omul de la ghitara, din vestita orchestra a Institutului Mecano – Naval, care ne distra si pe noi din anul I ,concertele date in Sala de festivitati fiind f. apreciate). La data de01-06-1963 am fost promovat in functia de **Ing.proiectant principal** cu un salariu lunar de 1900 lei iar de la data de16-06-1964 am fost numit in functia de **Sef Serv. Constructor Sef**.cu un salariu lunar de 2300 lei.In acea perioada, am coordonat si realizat proiecte de modernizare a unor instalatii la navele aflate in reparatii dar si executia de proiecte pentru constructii de nave mici(salupe remorcher,gabare, pontoane dormitor etc.)

In perioada 15-10-1964 /15-09-1972 am indeplinit functia de Ing. Sef.Adj. .In anii 1964-1965,am coordonat activitatea de productie a santierului,cu pondere reparatiile de nave maritime

si militare romanesti, dar si sub pavilion strain.Volumul si complexitatea lucrarilor de mecanica ,tubulatura si electrica,modernizarea echipamentelor si instalatiilor ,frecventa schimbarii agregatelor principale la navele cu stagiul indelungat de exploatare,a impus dublarea capacitatii Halei de Mecanica(de la 4000 la8000m.p) cu echiparea corespunzatoare pentru prelucrari mecanice de performanta(strunguri si borverguri pentru prelucrarea pieselor cu diametrul de2,5m si 5 tone greutate si tronsoane de linii de axe pana la 12m lungime).Capacitatea de andocare a navelor pentru reparatii s-a triplat prin importul din Germania a unui doc plutitor de 15000 tone, capabil sa andocheze nave de 36000 tdw.Am facut parte din comisia tehnica a santierului care impreuna cu delegatii celor 3 firme concurente(Santierul din Lubeck si Hamburg-R.F.Germania si Verolme Rotterdam-Olanda),a analizat si definitivat specificatiile tehnice ale docului de 15 000 tone, in final licitatia fiind castigata de firma Gutehoffnungshutte(G.H.H) din Hamburg-Germania. **Incepand cu anul 1966 , la S.N.C- ta s-a creat al 2-lea profil de fabricatie-constructia de nave-si facand parte din conducerea tehnica a santierului,am fost numit in functia de Ing.Sef Adj. Constructii nave,devenind coordonatorul activitatii de constructii nave si responsabil cu productia de export.** Pentru activitatea de constructii nave ,aveam in subordine ,prin sefii numiti, compartimentele: Constructor Sef,Tehnolog Sef si Dispecer Sef, precum si Sectiile de productie:Constructii corp,Mecanica ,Electrica si Tamplarie-Vopsitorie.Desigur,odata cu responsabilitatile functiei de conducere, a crescut si salariul lunar de la 2300 la 3000 lei.la care se adauga si un spor de conducere de 450 lei pe luna.iar in 1972 salariul functiei a fost de 3800 lei/luna plus indemnizatia de 450 lei/luna.

In functie de realizarea planului ,trimestrial obtineam prime, care pentru functia detinuta atingeau chiar doua salarii lunare.Asa am reusit ca in 1968 sa cumpar prima masina, o” Skoda 1000 MB” ,care m-a costat 50000 lei si cu care am parcurs cca.57000 Km iar in 1973, am cumparat (inscris si dupa o lunga asteptare), o “Dacia 1300” pe care am dat 70000 lei si cu care,pana in 1986 am parcurs 163000 Km.In 1986,am cumparat o “Dacia 1310”cu care merg si astazi,parcurgand pana in prezent doar 142000 Km.Sper sa inconjur Pamantul de 10 ori!.

.In perioada 1966-1968 ,am construit si livrat la export in EGIPT, pentru navigatia pe Nil, 24 complete fluviale(remorcher impingator cu doua linii de axe,duze elici si carme, echipat cu 2 motoare pr. de cate 1200 C.P.fiecare si un “complet auxiliar” de 1500 C.P. plus slepul impins). Lungimea convoiului(2 slepuri) era de cca. 100 m.,latimea de 7,5 m.si inaltimea de constructie de 3,5 m. La acea vreme, santierul nu avea cala , asa ca a fost necesara conceptia unei instalatii speciale de lansare la apa.

Din colectivul de proiectare condus de Ing.Paul Dobrovolschi, am facut si eu parte,realizand o instalatie”originala”(inovatie) folosind o grinda speciala articulata la cheu care in capat avea fixat un flotor cu scufundabilitate controlata, folosind aerul comprimat si apa de mare. Deasupra flotorului se monta platforma pe care se tragea(ripa) slepul ,utilizand cabestanele docului plutitor de 8000 tone.Lansarea la apa se facea prin coborarea si inclinarea transversala a slepului pana la plutire .Cu aceasta instalatie s-au lansat la apa cele 48 nave.

Constructia celor 48 nave (24 Complete fluviale pentru navigatia pe Nil) a fost supravegheata de **Registrul Bureau Veritas**, unul din inspectorii experti fiind **D-I Prof.M.Baciu** care avea sediul la.Braila.Expeditia pe mare pana la Alexandria s-a facut in loturi, fiind angajate remorchere olandeze de 6000 C.P.Dispecer la constructia acestor nave a fost colegul si bunul meu prieten **Ing.Costica Constantinescu**.Nu am avut atunci prilejul sa vizitez Egiptul dar in 1991, am facut impreuna cu sotia ,o excursie pe traseul: Cairo-Suez-Hurgada (Marea Rosie)-Luxor-Karnak-Valea Regilor-Asuan(Luxor-Asuan si retur , cu o nava de pasageri)- Barajul si lacul de acumulare “G.A. Nasser”-Abu Simbel cu renumitul templu al lui Ramses al II-lea ,mutat din calea apelor lacului de acumulare in1969, cu sprijin UNESCO). Navigand cateva zile pe Nil ,am avut placuta surpriza sa mai vad in exploatare cateva complete fluviale livrate de noi cu peste 20 de ani in urma .In perioada 1966-1968 Romania a livrat Egiptului 80 de complete fluviale construite de urmatoarele santiere navale: S.N.Braila-40(80 de nave),S.N.Constanta-24 (48 de

nave) si S.N.Giurgiu -16(32 de nave). La S.N.Constanta,am realizat un ritm de livrare de un complet pe luna.

Incepand cu anul 1968,S.N.Constanta a trecut in subordinea Centralei Navale Galati.Atunci s-a trecut la conducerea colectiva(C.O.M.).Facand parte din conducerea tehnica operativa a santierului, am fost **membru al primului Comitet de Directie si C.O.M din santier dar totodata si membru al C.O.M.din C.I.N. Galati,participand la analizele lunare organizate la Galati, ca reprezentant al S.N.Constanta.**

In 1968 am inceput pregatirea tehnologica pentru executia cargourilor maritime de 1920 tdw,proiectate de Icepronav-Galati pentru export in U.R.S.S..Acele nave erau destinate transportului de cherestea in zona Murmansk,avand structura intarita pentru navigatia prin gheturi. Pentru executia acestei nave ,a trebuit sa concepem si sa realizam o instalatie originala de lansare la apa, sa amenajam o sala de trasaj si sa construim o macara tip "capra"pentru montajul corpului , in paralel cu omologarea procedeele tehnologice de sudura , fasonarea tablelor precum si pasivizarea si vopsirea corpului metalic.**Am fost coautor la realizarea a doua inovatii de mare succes:"Instalatia de lansare la apa, folosind actionarea cu cilindri hidraulici pe cheu si un sistem de grinzi telescopice de sprijin, articulate de corpul docului plutitor de 15000 tone,lansarea facandu-se prin coborarea navei pe verticala" si" Procedeu de fasonare a tablelor navale prin incalzire lineara si racire imediata", deoarece la acea data santierul nu dispunea de o cala de lansare la apa si nu era dotat cu prese si valturi de fasonat table. Am aplicat aceste doua inovatii la constructia si lansarea la apa a 15 nave.**

Am coordonat executia acestor cargouri(11 pentru export U.R.S.S. si 4 pentru Navrom).Nava prototip a fost lansata la apa in 1969 si livrata la export in 1970 In continuare, livrarea navelor de serie s-a facut trimestrial.Supravegherea tehnica s-a facut cu Registrul U.R.S.S.In aceasta perioada am colaborat bine si am avut un sprijin deosebit din partea conducerii Icepronav Galati(Dir.Gen.Ing.Gelu Kahu si Dir.Tehn.Ing.Gh.Catrinescu)precum si din partea C.I.N.Galati(Dir.Gen.Ing.P.Melisaratos si Dir.Tehn.Ing.St.Drugescu) Am avut o colaborare deosebita cu stimabilii nostri colegi de la Industrialexport Bucuresti si anume "trio-ul":Ing.Eug.Ionescu,Ing.H.Gomoescu si Ing .T.Aldea.

In perioada 1964-1972, cand am facut parte din conducerea tehnica a santierului,m-am preocupat pentru cresterea efectivului de ingineri navalisti si repartizarea lor pe sectii si ateliere cu activitatea la navele in constructie.Dau cateva nume care s-au afirmat si ulterior au fost numiti in functii de conducere:Ing.G.Vizireanu(ginerele kolegei noastre Anisoara Ribitchi) care a ocupat functiile de Sef Sectie Mecanica ,Sef Serv.C.T.C.si Dir.Tehnic,Ing N.Bocaneala ,Sef Atel.Tubulatura si apoi Ing. Sef si Dir.Fabrica la S.N.Mangalia,Ing.D.Teodorescu,Sef Sectie Montaj Corp si Sef Serv.C.T.C.,Ing.E.Concegulian ,Sef Serv.Productie,Ing.Gheorghe Mircea,Sef Sectie Constructii Corp s.a.

Prin proiectele elaborate si rezultatele economice obtinute ,perioada 1964-1972,va ramane in istoria S.N.Constanta, ca etapa de pregatire,Ipemergatoare dezvoltarii sale maxime .Pe langa diversificarea,cresterea complexitatii si triplarea productiei de reparatii nave,conducerea santierului a abordat cu curaj constructia primelor nave fluviale si maritime pe care in marea lor majoritate ,le-a livrat la export. Aceste realizari economice precum si formarea unei forte tehnice umane bine structurate si orientate pentru proiectare si executie,au avut darul sa demonstreze si sa convinga conducerea tarii,ca programul unei dezvoltari de anvergura a industriei navale din Romania,putea sa inceapa la Constanta. Asa s-a declansat in anul 1972, cea mai mare investitie din istoria S. N. Constanta,care in urmatorii 5 ani,a reusit sa construiasca primele nave de mare tonaj, mineralierele de 55000 t dw si petrolierele de 150000 tdw.

In perioada 15-09-1972 /11-10-1973 am indeplinit functia de Sef Sectie I-a Constructii corp nave.

Inca din anul 1970, conducerea tarii a hotarat dezvoltarea constructiilor navale din Romania, la S.N.Constanta urmand sa se realizeze cea mai mare investitie. In baza unui program special, in perioada 1970-1971, I.P.C.M. Bucuresti a definitivat proiectul de sistematizare si dezvoltare a S.N.Constanta-etapa 1977, iar in anul 1972 Icepronav Galati a realizat proiectul de executie a mineralierului de 55000tdw. Pentru urgentarea dotarii flotei cu nave comerciale, s-a dispus gasirea solutiilor pentru realizarea primei nave de mare tonaj, in paralel cu derularea investitiei. La Sectia I-a constructii corp, am pornit cu organizarea fortuita a unui flux de productie adoptand o tehnologie "ocolita" folosind hala veche si suprafetele cu dotarile din acea vreme, pe care am construit un hangar pentru sablarea tablelor si profilelor si o cabina in care am montat prima masina de tipul "Logatomme" pentru debitarea automata a tablelor dupa desene la scara 1 / 10 . Am organizat efectivele existente de constructori si sudori si am integrat in formatiile de lucru, muncitorii trimisi in ajutor de la santierele navale din tara (S.N.Galati, S.N.Tn.Severin, S.N.Oltenita, S.N.Braila si S.N.Giurgiu). Am trimis pentru specializare la S.N.Galati, pe perioade scurte de 2 saptamani, echipe de constructori si sudori, cu una din serii participand si subsemnatul. Am scolarizat si autorizat sudorii conform normelor Registrului Naval Roman si ISCIR. In perioada 1972-1973 la Sectia de constructii corp, am executat constructia metalica pentru 2 macarale de 120 t.f. cu care am montat in docul uscat, bloc-sectii de 200 t, la prima nava de 55000 tdw. precum si constructia metalica pentru 2 macarale de 50 t. si 2 de 15 t cu care am asamblat sectiile de corp. In aceiasi perioada avansa si constructia docului uscat . La data de 13 Mai 1973, am inceput debitarea automata a tablelor cu masina Logatomme montata in baraca provizorie. Ca Sef de sectie corp, salarizat cu 4000 lei/luna, mi-am incheiat misiunea dupa ce timp de 3 saptamani, impreuna cu 2 maistri constructori si un sudor, am fost pentru specializare la Santierul Naval din Gdansk-Polonia, care in acea perioada monta in docul uscat nave de 55000 tdw. La inceputul lunii Oct. 1973, constructorii hidrotehnici (I.C.H.Constanta) au predat santierului primul tronson de 50 m. din docul uscat si la data de 9 Oct. 1973 am avut satisfactia sa particip in calitate de sef al sectiei executante, la montajul in doc a primei bloc-sectii de dublu fund de la blocul I pupa. Momentul a constituit o festivitete oficiala, consemnandu-se realitatea ca prima nava de mare tonaj se realizeaza in paralel cu investitia, montajul corpului in continuare avansand in ritmul in care constructorii docului uscat finalizau tronsonul urmat. In aceasta etapa scurta, de numai un an si ceva la conducerea Sectiei I-a Corp, in conditii de lucru dificile, folosind o tehnologie "ocolita", am reusit pentru inceput organizarea, structurarea si partial specializarea fortei de munca pentru debitarea, confectionarea, asamblarea, premontajul si inceperea montajului corpului navei in docul uscat, in paralel realizand si obiective de investitii (constructia metalica a macaralelor de 120, 50, si 15 tf.) conform graficelor urmarite strict de ingineri specialisti militari, ce formau un Comandament condus de un General cu puteri depline, numit pentru coordonarea, urmarirea si raportarea realizarii investitiei la S.N.Constanta.

**In perioada 11-10-1973 / 01-04-1981 am indeplinit functia :
Sef Atelier Proiectare Tehnologii Constructii Noi si Autoutilari**

Timp de aproape 8 ani, am condus activitatea de proiectare a tehnologiilor de fabricatie, aplicate la constructia navelor de mare tonaj (mineralierele de 55000 -65000 tdw si petrolierele de 150000tdw) . De la inceput, a trebuit sa reorganizez activitatea Atelierului de Proiectare Tehnologii (fostul Serv. Tehnic) structurand-ul pe grupe de elaborare si lansare in flux a tehnologiilor la sectiile si atelierele de productie (corp, lacatuserie, strungarie, mecanica, tubulatura, electrica, amenajari si vopsitorie, scularie etc.) precum si o grupa cu activitate tehnico-economica (specificatii de materiale, elaborare, urmarire si raportare norme de consum pentru materiale si manopera, intocmirea devizelor si calculatiilor de pret, urmarirea realizarii planului tehnic al intreprinderii, etc.). Am acordat o atentie deosebita pentru promovarea

tehnologiilor noi si reducerea consumurilor de materiale si manopera la navele de serie. Am urmarit permanent cresterea gradului de mecanizare a sudurii, promovand si extinzand procedeele de sudare automata si semiautomata la structurile de corp, executia mecanizata a sectiilor plane pe linia ESAB, realizarea in hala de constructie a blocsectiilor de corp in greutate de 300 t., preasamblarea pe platforma adiacenta docului uscat a blocurilor mari de 960 tone si montajul acestora in doc folosind o grinda speciala si cele 2 macarale tip "capra" de 480 t.f. fiecare. Deasemenea, realizand grinzi speciale cu puncte multiple de prindere a sarcinii, am montat pe mineralierele de 55000-65000tdw si petrolierele de 150000tdw, motoarele principale asamblate monobloc in greutate de peste 900 t. precum si suprastructurile de 7 etaje asamblate monobloc pe platforma, in zona de actiune a celor 2 macarale de 480 t.f. fiecare. Pentru cresterea productivitatii muncii in toate sectoarele, anual intocmeam un program de tehnologii noi si S.D.V.-uri urmarind realizarea la termen a fazelor de proiectare, executie, omologare si aplicare in productie. An de an eficienta economica a crescut, ciclurile de montaj in doc la navele de 55000-65000tdw, au scazut de la peste 1an realizat la nava prototip, la 4-5 luni la navele de serie. In aceasta perioada S.N. Constanta a livrat urmatoarele nave: mineraliere de 55000 t.dw-11 buc. din care 2 buc. la export in Japonia si Hong Kong, mineraliere de 65000tdw -3 buc. din care 1 la export in Grecia, Petroliere de 150000tdw-2. buc., dragi absorbant-refulante de 3600 m.c. / h, demontabile pentru Canalul Dunare-Marea Neagra-17 buc., derocatoare pneumatice plutitoare pentru investitia de la S.N. Mangalia-2 buc. In cei 8 ani de proiectare tehnologica, salariul a crescut gradual de la 4100 la 4900 lei/luna. In anul 1974 am participat la un schimb de experienta organizat la Santierele Navale din Kerson si Nicolaevsk unde se construiau nave de 55000 t.dw.

**In perioada 01.04-1981 /01.12-1982 am indeplinit functia :
Sef Serviciu Plan-Dezvoltare**

Colegul meu de santier Ing. Tanentap Marcel (absolvent la Galati-in 1957), care detinea aceasta functie de peste 20 de ani, a luat atunci o hotarare rapida de a pleca in Israel, fapt ce a luat prin surprindere conducerea santierului. La propunerea pe care mi-a facut-o conducerea, desi initial am avut unele retineri, in final am cedat insistențelor facute pe toate "liniile". Odata cu preluarea functiei de Sef Serv. Plan- Dezvoltare, am fost ales si membru al Bir. Executiv al C.O.M. si Secretar al C.O.M. pe santier. Am inceput o noua activitate in care analiza, studiile economice, propunerile de plan in cateva variante, defalcarea, urmarirea si raportarea modului de realizare a tuturor indicatorilor din planul de stat (productia globala, marfa, fizica, neta, vanduta si incasata, fond de salarii, planul fortei de munca, planul special etc.) prin numeroase dari de seama statistice cu termene ce se insirau pe toata luna, corespondenta voluminoasa repartizata zilnic, de regula de Director, caruia ii eram subordonat direct, pregatirea materialelor de analiza pentru sedintele saptamanale ale Bir. Executiv al C.O.M. si cele lunare ale C.O.M., dese deplasari la C.I.N. Galati si M.I.C.M. (unde acum am intalnit alti sefi si colaboratori, mai multi economisti), imi umpleau tot timpul, dar activitatea fost pasionanta. In aceasta perioada, S.N. Constanta a livrat 1 petrolier de 150000tdw si 5 mineraliere de 65000 t.dw. Cunoscand foarte bine problemele tehnice, am introdus operativ metoda de raportare pe 5 etape de stadii fizice, a indicatorului de productie marfa la navele in constructie (produse cu ciclu lung de fabricatie). Totusi la finele anului 1982, Directorul m-a consultat privind reangajarea unui fost coleg de santier care timp de cca. 15 ani lucrase la Comisia economica a C.J.P.C.R.-Constanta si fusese disponibilizat. Mi-a explicat ca ar putea sa-l angajeze Sef la Serv. Aprovizionare sau, daca eu sunt de acord sa renunt la Serv. Plan si sa revin Sef la Atelierul de Proiectare tehnologii, sa-l angajeze Sef la Serv. Plan. Mi-am dat acordul pentru a 2-a varianta, renuntand la munca de planificare pentru cea de proiectare tehnologica. La Serv. Plan am fost retribuit cu un salariu lunar de 4900 lei cordonand activitatea unui colectiv restrans de numai 16 persoane.

In perioada 01 .12-1982 - 15 . 01 -1988 am indeplinit functia de:

Sef Atelier Proiectare Tehnologii Constructii noi si Autoutilari

Dupa aproape 2 ani,reveneam sa conduc activitatea colectivului cu care am inceput in anul 1973 proiectarea tehnologiilor de executie a navelor de mare tonaj.Am fost retribuit cu 5130 lei /luna si intampinat bine de fostii colaboratori, in mare ei fiind aceiasi si mentinuti in structura organizatorica facuta de mine.La Atelierul de proiectare tehnologii constructii noi si autoutilari(A.P.T.C.N.), in anii1983 si 1984 am avut in subordine 80 de proiectanti de tehnologii dintre care:32 ingineri,12 subingineri si36 tehnicieni. **Dupa data de 7 Mai 1984, cand prin Decretul Consiliului de Stat nr.152,S.N.Constanta a devenit: Intreprinderea de constructii navale Constanta,prin preluarea in subordine si a S.N.Mangalia, care in structura Intreprinderii a devenit:Fabrica de constructii si reparatii nave”2 Mai” Mangalia**,efectivul Atelierului de proiectare tehnologii constructii noi si autoutilari a crescut , ajungand la102 in1985 si105 proiectanti in 1986 din care:37 ingineri 17 subingineri si51tehnicieni.O parte din sporul de efectiv a provenit prin detasare de la S.N.Mangalia.I Din 1984 salariul meu lunar a ajuns la5370 lei.Am trecut la o activitate intensa de transfer de tehnologii de la Constanta, la Fabrica din Mangalia, care avea in planul de productie executia mineralierelor de55000tdw si 100000tdw.Ca Sef de Atelier de proiectare ,o zi pe luna eram obligat sa ma deplasez la Mangalia pentru asistenta tehnica la navele in constructie ,sa monitorizez activitatea Atelierului de proiectare tehnologii din cadrul Fabricii privind, aplicarea imediata a tehnologiilor de lucru de inalta productivitate preluate de la Constanta, sa verific stadiul de indeplinire a obiectivelor si fazelor scadente din Planul tehnic si modul de raportare in darile de seama statistice,nivelul consumurilor specifice de materiale si manopera pe produs etc. Toate raportarile de plan tehnic, norme de consum etc.pe care trebuia sa le prezentam la forul tutelar C.I.N.Galati, le faceam la nivelul Intreprinderii din Constanta(incluzand si datele de la Fabrica din Mangalia).In aceasta perioada de 5 ani,Santierul din Constanta a livrat urmatoarele nave de serie: mineraliere de 65000tdw-8buc si petroliere de 150000 tdw-2buc.In aceasta etapa,in planul de productie, ponderea a constituit-o produsele noi, pentru asimilarea carora efortul tehnologic a fost insemnat. Astfel am executat in premiera si livrat urmatoarele produse noi: doc plutitor de 10000 t.-2 buc.si doc plutitor de 20000t-1 buc.,toate pentru S.N.Midia, petrolier de 85000tdw-1buc. ,ferry-boat de 12000 tdw-1buc.,geamandura pentru extractie si transfer titei din Marea Neagra-1buc.,constructii hidromecanice(portile ecluzelorde la Cernavoda,Agigea,Ovidiu si Midia pentru Canalul Dunare-Marea Neagra- 32 buc.),barje de 3000 t.-9 buc, containere de 40 si 20 de picioare pentru transport marfa pe calea ferata, pe nave si rutier. Am aplicat noi tehnologii ca :prefabricarea si modulizarea instalatiilor de tubulatura ,cresterea gradului de saturare a blocsectiilor si suprastructurilor ,montajul elicelor fara pana , alinierea pentru cuplare a sectiilor si blocsectiilor de corp folosind raza laser cu bioxid de carbon,de mica energie,deasemenea centrarea liniilor de axe folosind raza laser(procedeele cu laser aplicate in constructia de nave de la S.N.Constanta au fost aprobate cu titlu de inovatii unui colectiv mixt de autori :santier naval + Institutul de fizica nucleara de la Magurele, din care am facut si eu parte).

In perioada 15. 01.-1988 /01. 04 .1991 am indeplinit functia de:

Sef Serviciu Organizarea Productiei

O” miscare” pe care nu am dorit-o si nici nu am prevazut-o, aceasta facandu-se pe cand imi efectuam un rest de concediu legal de odihna ramas din anul 1987 . Salariul acordat a fost de 5610 lei /luna in 1988 si a crescut la 6250 lei /luna la data pensionarii. Colectivul serviciului

format din 20 persoane(2 ingineri, 3 subingineri si 15 tehnicieni normatori) imi era cunoscut, in special din actiunile comune cu tehnologii, facute la elaborarea normelor si normativelor tehnice de munca.Am facut personal cateva studii de Organizare privind lcurile”inguste”,repartizarea mai judicioasa pe sectii si servicii a personalului cu studii superioare{peste 300 ingineri si100 subingineri,numai la Constanta !} corespunzator pregatirii profesionale,si alte studii de interes la nivelul Intrprinderii, care in acea vreme atinsese 6000 de salariatii la Constanta si peste 4000 la Mangalia.Intre timp M.I.C.M.(ministerul coordonator) a insarcinat Intreprinderea de constructii navale Constanta ,sa coordoneze investitia de la S.N.Harsova si sa asigure cu cadre de conducere acest nou Santier naval, destinat in special pentru executia reparatiilor la navele fluviale.Noi am executat pentru acest santier, 2 macarale de cheu de 16 t.f. fiecare si am numit un Director si un Contabil Sef .Desigur, in activitatea Serviciului o pondere insemnata o constituia urmarirea realizarii obiectivelor cuprinse in “programul anual de studii de organizare”ce viza perfectionarea fuxurilor de productie la sectii si ateliere,imbunatatirea cooperarii intre acestea,imbunatatirea conditiilor de munca,coordonarea activitatii Biroului de Protectia Muncii(subordonat Serviciului de Organizare a Productiei).Deasemenea,”Programul anual de revizuire si imbunatatire a normelor de munca”precum si elaborarea de norme noi in cazul modernizarii unor procese tehnologice.Una dintre ultimile teme ce mi-au fost propuse pentru studiu, a fost “Organizarea Grupului de Santiere Navale si Uzine Mecanice” in organigrama intrand: S.N. Constanta,S.N.Mangalia,S.N.Tulcea,S.N.Harsova,I.M.N. Constanta si I. M. U. Medgidia. Acest grup de uzine localizat pe teritoriul Dobrogei ,urma sa aiba statut de Centrala Industriala Navala in subordinea M.I.C.M. Actiunea s-a nascut moarta dar poate ca ideia era buna prin captarea si profilarea in domeniul naval a I.M.U.Medgidia.

La data de 01 .04-1991 am iesit la pensie dar am mai continuat sa lucrez in proiectare si marketing pana la data de 01.07.-1997.

La data prezenta, primesc o pensie neta de**1491** RON /luna .

F a m i l i a

M-am casatorit la data de 12 Sept.1961 cu D-ra Rosculet Maria din Constanta ,de profesie Economist.

Nu avem copii dar ne-a bucurat Dumnezeu cu vre-o 20 de nepoti.Noii i-am ajutat cat am putut si am reusit ca 2 nepoti si un frate sa se afle cu noi la Constanta.Cei 2 nepoti ne-au bucurat cu 2 stranepoti,asa ca mergem inainte .

C o n c e d i i l e

Ne-au placut intotdeauna si le-am inceput din 1962 la Cheia,Vatra Dornei,Sinaia ,Busteni,Poiana Brasov ,Cluj,Raul Mare in Retezat ,Deva,Mehadia, Herculane ,Slanic Moldova,Bicaz, Lacul Rosu,Borsa ,Galati ,Bucuresti ,Suceava ,Delta Dunarii etc. etc
Avem o tara extraordinar de frumoasa si dupa anul 1964 ,cand am facut o excursie cu autocarul ,parcurgand un circuit care a trecut prin 40 de orase ale tarii ne-am hotarat sa incercam sa vedem si alte tari.

In 1965 am vazut Ungaria, Cehoslovacia si fosta R.D.G.(Dresda,Iena,Weimar, Erfurt,Leipzig,Buhenwald,Gotha..)

In 1974: U.R.S.S.(Chisinau,Kiev,Leningrad,Moscova)

In 1976 :Iugoslavia,Italia,cu autocar pe ruta :Belgrad, Zagreb,Lubliana ,pestera Postoina ,Trieste,Venetia ,Padova,Bologna,Florenta Roma ,Vatican,Tivoli ,Perugia,Assisi ,San Marino ,Ravenna.....Trieste

In 1978-Prima excursie cu masina personala” Dacia 1300”(prin A.C.R.), pe ruta: Bors, Budapesta,Viena,Salzburg,Munchen,Dachau,

Augsburg,Ulm,Stuttgart,Karlsruhe,Strassbourg,Nancy,Paris,Tours, Blois,Orleans, Nevers, Lyon, Avignon,Marsilia,Toulon,S.Tropez,Cannes, Nice,Monaco, Monte Carlo,Grenoble, Geneva,Lausanne,Berna,Basel,Zurich, Lucerna,Andermatt,Lugano,Como, Milano,Brescia ,Verona, Vicenta,Padova,Venetia, Mestre,Trieste,Rieka, Opatia,Karlovac,Zagreb,Belgrad ,Timisoara,..Constanta.(total:cca.10000Km, in 28 zile dormit in masina in campinguri,bucataria si provizii in portbagaj,aragaz de voiaj,apa minerala si pepsi etc..Dar eram tineri.

In 1981;U.R.S.S.(Moscova,Buhara,Taskent,Alma Ata,Moscova,Bucuresti)

In1989: R.D.G.(Bucuresti ,Berlin, Posdam,Neu Brandenburg,Marea Baltica, Swerin,Berlin, Bucuresti)

In 1990 :Cu masina” Dacia 1310”:Bulgaria,Turcia(Istambul)

In 1991 :Cu “Dacia”-Bulgaria -,Grecia pe ruta :Constanta ,Varna, Burgas,Edirne,Alexandropolis,Salonic ,Athena,Pireu,Corint,Patras,Delfi, Lamia,Larisa, Kulata ,Sofia,Plovdiv, Giurgiu..

In 1991 :Egipt(Cairo,Hurgada,Luxor , Karnak,Valea Regilor,Assuan ,Abu Simbel,Assuan,Luxor ,Cairo-Piramide-Sfinx....Bucuresti)

(autocar:Cairo-Hurgada-Luxor,vapor:Luxor-Assuan,autocar:Assuan-Abu Simbel si retur,vapor:Assuan-Luxor,autocar:Luxor-Cairo)

In 1992:Cu” Dacia1310”pe ruta:Constanta,Deva,Nadlag,Budapesta,Viena, Munchen,Stuttgart ,Strassbourg,Karlsruhe,Heidelberg, Bonn,Koln, Frankfurt,Nurnberg,Regensburg,Passau, Viena, Budapesta,..Bors...

In 1994:Israel 1 /{Tel Aviv, Nazaret, Cana Galileei,Lacul Tiberiada,Capernaum si retur),2 /Tel Aviv,Ierusalim ,Bethleem, Iordanul 3 /Tel Aviv,Marea Moarta,Masada.si retur...4 /Tel Aviv,Cezareea, Haifa si retur.

In 1995 :Cu “Dacia 1310”: Turcia(Constanta,Varna ,Burgas ,Svilengrad,Edirne,Kannakale, Troia,Izmir,Cesme,Kusadasi,Efes,Bursa ,Istambul,Babaeschi,Burgas,Constanta)

In 2002 :Spania (Barcelona-Costa Brava,Valencia,Alicante ,Granada.,Malaga,Ronda,Sevilla ,Cordoba,Toledo,Madrid ,Zaragosa , Barcelona-Bucuresti)

In 2006:Sicilia(Roma,Vatican,Napoli apoi cu ferryboatul la Palermo, Agrigento,Siracuza, Catania ,Taormina-Etna,Messina,Salerno Sorento, Napoli ,Capri si Anacapri,Pompei ,Roma, Bucuresti)

In 2007:Franta, Anglia ,Belgia, Olanda(Buc.-Charleroi,Paris,Wersailles,Calais-ferry-Dover, Londra, Windsor, Oxford, Londra, Dover, ferryCalais,Bruges, Gent, Anvers,Rotterdam, Amsterdam, Haga , Marea Nordului, Rotterdam, Bruxelles, Charleroi Bucuresti)

In 2008 in proiect:Finlanda,Suedia ,Norvegia,Danemarca.-Sa ne ajute Dumnezeu.

Salut cordial pe toti colegii si kolegele noastre!

Nicu Orac

Constanta 12 Mai 2008.