

# ISTORICUL

## ȘANTIERULUI NAVAL ȘI UZINELOR „G. FERNIC & Co.” DIN GALAȚI<sup>1)</sup>

DE

G. FERNIC

Președintele Camerei de Comerț și Industrie din Galați

În anul 1893 am înființat în orașul Galați, Strada Ceres, Uzinele de construcțiuni mecanice și turnătorie de fier și bronz, sub firma socială „G. Fernic & Co.”, avînd ca scop reparația vaselor de navigație și diferite construcțiuni mecanice și metalurgice, pentru mașini agricole, instalațiuni industriale și tucerie de comerț.

În primul an am investit un capital de 45 mii lei, am început cu 60 lucrători, majoritatea străini aduși din diferite țări, și avînd o forță motrice de 12 cai putere.

În acea epocă țara noastră era tributară străinătății pentru lucrările metalurgice și mecanice, și mai cu seamă pentru lucrările navale.

Uzinele noastre au făcut începutul lucrărilor mai serioase de metalurgie, de turnătorie și mai ales în lucrările navale. Înainte de existența șantierului nostru cînd se întîmpla vre-o avarie, vre-o ciocnire între vapoarele de mare, abia că îndrăsnea cineva să facă cîte o reparație provizorie, ca să poată ajunge pînă la primul port din Anglia sau Germania, ca să-i facă reparația definitivă, și chiar pentru acele reparațiuni provizorii, armatorii vaselor și Societățile de asigurare, trimeteau inginerii lor din Anglia sau din Germania ca să le facă.

În anul 1897, adică după 4 ani de la înființarea uzinei noastre, statul construște și înființează în Galați un doc plutitor pentru ridicarea, vizitarea, vâpsirea și repararea bastimentelor de navigație.

---

1) Dare de seamă făcută către membrii „Asociațiunii române pentru înaintarea și răspîndirea științelor”, cari au vizitat „Șantierul Naval G. Fernic & Co.” în ziua de 4 Octombrie 1912, cu ocaziunea celui al 8-a congres ținut, de Asociațiune, în Galați.

Atunci cu multă trudă, cu foarte multă greutate și pierdere de timp, am putut obține dela Stat autorizația ca să fac o mică sucursală a uzinei noastre pe acest teren al Docurilor, spre a face mai cu înlesnire reparațiile la vasele cari intrau pe doc în acest scop.

Odată cu instalarea aceluși șantier, pe atunci în miniatură, dar în care executam lucrări de mare importanță și foarte îndrăznețe, primul meu gând și dorință a fost de a vedea înălțându-se pe acest teren de pe malul Dunărei, un mare șantier naval capabil să facă nu numai reparații mari ci și construcții navale mari din nou, dar și prima mea grijă odată cu înființarea acestei industrii, a fost ca să umplu atelierelor mele cu băeți români la învățătură, ca treptat cu dezvoltarea industriei să se dezvolte și numărul meseriașilor români în diferite specialități.

Și în adevăr din primii ani a înființării industriei mele, nu am mai adus lucrători străini pînă în anul 1910, cînd am fost nevoit să aduc cîțiva specialiști pentru construcțiunile navale noi, și din cei 60 lucrători, majoritatea străini, care îi aveam la începutul industriei mele, vara aceasta am atins numărul de 600 lucrători meseriași, din cari 90% români formați în atelierelor șantierului și uzinelor noastre.

Din anul 1897, Șantierul a trecut prin diferite faze de transformare, treptat cu necesitățile. așa că de unde în anul 1893 aveam 60 lucrători și 12 cai putere motrice, și am executat lucrări în valoare de 150 mii lei, am ajuns progresiv ca în anul 1912 să ocup 600 lucrători, să am o forță motrice de 250 cai putere și să execut lucrări în valoare de 1.500.000 lei, din care sumă 1/3 parte aproximativ reprezintă materia primă, care o aducem din străinătate, și 2/3 din suma totală, bani cari intră în mîinile lucrătorilor pentru manoperă, și comercianților români pentru materia primă din țară, precum și în casa Statului prin taxele de îndocări etc.

La început am avut ca clientelă pentru Șantier numai Societățile de navigație străine ca: engleze, ruse, germane, bulgare etc. cari veneau și vin și acum spre a fi reparate și transformate în Șantierul nostru, care prin exactitatea și corectitudinea lucrărilor, foarte repede a căpătat încrederea armatorilor și tuturilor Societăților de asigurare din străinătate, care au autorizat și recunoscut lucrările cari se execută în acest șantier ca definitive și perfecte pentru navigație.

Fiindcă bastimentele de navigație pe mare, cari au a se lupta cu sbuciumările și cu furiile oceanelor unde atit ele cit și viețile oamenilor sunt expuse, nu este ca orice lucrare obicinuită, aici se cer cunoștinți speciale, multă băgare de seamă și corectitudine, și de aceia pe lângă societățile de asigurare, mai există societățile de control, așa numitele birouri Veritas, francez sau german, birourile Loydului din Anglia sau Germania, cari au agenții lor în toate porturile principale din lume și fără certificatele sau autorizația acestora, că construcția sau lucrarea unui bastiment este bine făcută și poate suporta marea, societățile de asigurare nu asigură nici vasul nici marfa din el.

Deci progresul care l-a făcut acest șantier în decurs de aproape 20 de ani, se datorește în prima linie unei munci fără preget, care de multe ori mi-a pus în risc viața și averea, în al 2-lea rind o datoresc societăților de navigație străine, cari mi-au acordat încredere, trimițând vasele lor din țări îndepărtate, expres pentru a fi reparate în șantierul din Galați, și în fine existența acestui șantier se datorește oamenilor noștri de Stat, cari mi-au acordat concesiunea acestui teren de pe malul Dunărei pentru instalarea șantierului.

Greutatea cea mai mare, care am întîmpinat-o în industria mea, a fost și este și astăzi încă formarea lucrătorilor speciali, formarea personalului dirigințe, tehnic și administrativ, și apoi greutatea de a obține încrederea instituțiilor noastre de Stat, care încredere abia în anii din urmă am reușit să o obțin, și mai cu seamă cu ocazia reconstruirii și renovării vaporului «Regele Carol I» al Serviciului Maritim Român, lucrare de mare importanță, care a costat pe S. M. R. aproximativ 1 milion de lei, și care era hotărîtă să se execute în Șantierul Faierfield din Glasgow, din cauza neîncrederii în Șantierul nostru, și numai cu multă luptă am putut obține această lucrare și am luptat mai mult pentru prestigiul industriei române, că ce vor zice societățile străine, cari își trimet vapoarele în reparație la Șantierul român din Galați, pe cînd Statul român și le trimete în străinătate. Ei bine, vaporul «Regele Carol I», care timp de 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> an a stat în portul Constanța în neactivitate, scos afară din serviciu din cauza vechimei și a defectelor care le avea, l-am reconstruit, l-am transformat și renovat în așa fel, încît astăzi este cel mai bun și cel mai căutat vapor de pasageri al S. M. R.; această lucrare a atras admirația tutulor specialiștilor din porturile

străine care le-a atins, încît lucrarea a fost făcută mult mai conștiincios, mai bine și mai efitin, de cum s'ar fi executat în Anglia.

Acest lucru a fost recunoscut de însăși căpeteniile superioare ale S. M. R., și chiar de către acei buni români, speciali în arta marinăriei, care spuneau la început că Serviciul Maritim a făcut o crimă că n'a trimis vaporul «Regele Carol» să fie reconstruit în Anglia. În fine, cu greu, dar am reușit în cele din urmă, ca șantierul meu să capete și încrederea instituțiilor țării noastre și să-mi dea chiar concursul foarte bine voitord dîndu-se ordine comandanților și mecanicilor de pe vasele românești, ca pe viitor sa nu se mai facă nici o lucrare în porturile străine, rezervîndu-le a le face în țară, unde s'au convins că se execută mai bine, mai conștiincios, și mai convenabil ca în străinătate.

Navigațiunea Fluvială Română, de asemenea mi-a comandat în anul acesta un vapor de pasageri, complet din nou, de 700 cai putere pentru 500 pasageri, care va face cursele între Galați-Brăila, și a cărei construcție se va începe chiar în zilele acestea, urmînd ca lucrarea să fie terminată în vara viitoare și lansat la apă.

Acest vapor va fi unul din vapoarele cele mai confortabile și mai bine amenajate de pe Dunăre.

Șantierul nostru este în luptă și în concurență deschisă cu toate șantierele similare din străinătate.

Produsele noastre navale nu au, nici nu pot avea vre'o protecție din partea statului în contra acestor concurenți, fiindcă vapoarele care navigă pe fluvii și mări internaționale (afară de Rusia) nu plătesc taxe vamale la intrare în porturi, mai mult șantierele din Franța, Italia, Germania și Austro-Ungaria, cu care noi trebuie să luptăm în concurență, au primă de incurajare de la Statele lor pe tonă de vase construite pentru străinătate, iar pentru bastimentele care le construiesc pentru țările lor, li se plătesc de către statele respective 10 - 20% mai mult de cum le-ar putea obține, de la concurența străină.

Șantierele Navale sunt foarte mult protejate în toate țările, fiindcă acestea în timp de pace aduc foarte mari foloase, navigației comerciale și economiei naționale, prin marele număr de lucrători și personal tehnic care-l ocupă, iar în timp de războiu aduc deasemenea foloase imense țărilor respective.

Un exemplu recent: în Budapesta există un șantier anume: «Danubius», cel mai apropiat concurent al meu, pentru vasele flu-

viale, care deși nu era instalat pentru vase de mare și de război, totuși guvernul ungar, gelos că toate vasele de război se construiesc în Austria, la Triest, în *Stabilimento Tecnico*, actualmente asociații mei, au impus anul trecut parlamentului Austro-Ungar ca, din creditul care era pus la vot pentru marină, să cedeze 36%, cota lor, ceea ce reprezintă 85 milioane coroane, ca să construiască vase în numitul șantier din Ungaria, care în vederea aceasta s'a instalat și construiește acum și vase de război.

Uzinele noastre de construcțiuni mecanice și turnătorie, din Strada Ceres unde lucrează 150 200 lucrători, aproape în totalitate români, învățați în chiar această uzină, îmi procură mult mai puțină grijă. Aci se fabrică tot felul de lucrări mecanice și de turnătorie pentru interiorul țării ca : transmisiuni, roți de cabluri și de curele, borkranuri și diferite instalațiuni pentru petroliferele noastre, tucerie pentru comerț ca : bușe de căruți, lucrări pentru mașini agricole, tucerie pentru canalizări de orașe, sifoane sistemul nostru propriu pentru canale de străzi, ornamente și tot ce atîrnă de această branșă.

Produsele acestei industrii sunt protejate de tariful vamal și nu am a mă lupta de cît cu concurenții mei naturali din țară, cari se află în aceleași condițiuni ca și mine. — Această industrie progresează încet, din cauză că sunt multe similare în țară, dar sigur, fără mari riscuri și fără prea mare bătaie de cap.

Acum că am arătat pe scurt fazele prin care a trecut și în care se află industria mea, permiteți-mi să supun la cunoștința Domniilor-Voastre, în cîte-va cuvinte, și proiectul meu pentru viitor.

Pentru a da o mai mare dezvoltare industriilor, care am început și în care mi-am consacrat toată viața și averea, m'am decis anul trecut, în luna Octombrie 1, să transform în Societate pe acțiuni, atît șantierul cît și uzinele, luînd în asociație pe *Stabilimento Tecnico* din Triest, unul din cele mai renumite șantiere navale, care construiește astăzi «Dregnault» urile austriace și tot soiul de vase de război și de comerț. În capul aceluși Stabiliment se află ca Președinte Domnul *Arthur Krupp* din Berndorf, o persoană cu vederi largi și vaste cunoștinți, și un adevărat filo-român.

Scopul pentru care am căutat, a lua în combinație acest mare șantier, nu a fost numai capitalul bănesc, ci mai mult capitalul tehnic și practic experimentat de care dispune. Așa că astăzi, în caz de trebuință, suntem în stare a construi vase de comerț și

de război tot atât de bine ca în ori care șantier din Anglia, Germania, Franța etc.

Odată cu transformarea și mărirea șantierului lucrez la un proiect pentru înființarea unei mari fabrici pentru reparația vagoanelor și locomotivelor Căilor Ferate Române, de care țara noastră are mare lipsă ; această instalație va face să se resimtă mai puțin lipsa de vagoane și locomotive și va aduce mari foloase economiei noastre naționale.

Paralel cu aceasta lucrez la un proiect pentru instalarea unei mari metalurgii pentru diferite articole și turnătorie de comerț pe bazele cele mai moderne. În acest scop am cumpărat de la Stat o porțiune de teren, lângă Calea Prutului, în apropiere de 600 m. de Șantierul Naval.

Toate aceste instalațiuni vor trebui să fie gata în stare completă de funcționare, în timp de 2—3 ani.

Toate instalațiunile, inclusiv șantierul, vor costa circa 12 milioane de lei ; vor avea ca forță motrice motoare Diesel, alimentate cu păcură, și transformată în energie electrică, de 1200 cai putere și vor lucra circa 2000 lucrători, aceasta va depinde, bine-înțeles de quantumul lucrărilor care vor fi.

Domnilor Congresiști, mi-ați îngăduit să supun, la cunoștința Domniilor-voastre, situația industriei mele de la înființarea ei pînă astăzi ; v'am arătat tot ce am pe inimă, intențiunile și planurile mele pentru viitor, pentru a căror realizare nu-mi trebuie de cît, ajutorul oamenilor noștri de Stat și cîți-va ani de viață și sănătate, ca să pot munci, spre a aduce la fapt împlinit opera care am început-o, și la care lucrez de 20 ani fără întrerupere.

Sfirșesc, prin a vă ruga pe D-voastră, savanții țării noastre, care printre D-voastră se află oameni de Stat, foști și viitori cirmuitori ai țării, să păstrați simpatie industriei mele și să i dați sprinjinul D-voastră moral.

Trăiască «Asociațiunea Română pentru înaintarea și răspîndirea științelor» ; Trăiască membrii cari o compun ; Trăiască România.