

# CRONICA PRIMEI SESIUNI INTERNAȚIONALE DE ARHEOLOGIE INDUSTRIALĂ DIN ROMÂNIA

de  
RONALD HOCHHAUSER

“Arheologia industrială nu trebuie să fie o disciplină în plus, o mică grădină delimitată a științei, între un divertisment tehnic și o deviere a esteticii, ci o acumulare de experiență și atenție către un spațiu inedit și nedat al vieții.”  
(Franco Borsi – teoretician italian)

În organizarea Ministerului Culturii și Cultelor, Direcția Monumentelor Istorice și a Direcției pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național a județului Caraș-Severin, în perioada 25 – 28 septembrie 2002 s-a desfășurat în stațiunea balneo-climaterică Băile Herculane și municipiul Reșița, cel de-al doilea atelier de **arheologie industrială**<sup>1</sup>. Manifestarea a constituit pentru România cea dintâi întâlnire internațională specializată în domeniu. Ideea realizării unei întruniri de factură multinațională a venit odată cu reușita primului atelier de arheologie industrială din țara noastră, desfășurat la Muzeul Tehnic “Prof. ing. Dimitrie Leonida” din București, în perioada 3 – 4 decembrie 2001.

Locul desfășurării acestei întruniri nu a fost ales la întâmplare. Banatul de sud oferă suficiente resurse pentru cercetătorii preocupați de arheologia industrială, fiind o veche zonă de economie montanistică. Mineritul, siderurgia și prelucrarea metalelor au parcurs aici toate fazele de evoluție cunoscute: cea manufacturieră în secolul al XVII-lea, cea de industrializare în secolul al XIX-lea și cea de extindere de tip “hiperindustrializare” în perioada socialismului. Industria montanistică nu trebuie percepută ca o moștenire fără de valoare a unor vremuri apuse, ci ca o provocare în direcția păstrării monumentelor industriale și în același timp a unui turism industrial integrat sau „holistic”, promovat rațional.

La sesiunea din Banat au participat specialiști din România și străinătate – ingineri, arhitecți, istorici, urbaniști, muzeologi, cu alte cuvinte persoane

<sup>1</sup> Termenul de „arheologie industrială” a apărut în al șaselea deceniu al secolului trecut și a fost propus de Donald Dudley, profesor la Universitatea din Birmingham. O primă definiție a termenului este legată de numele lui Michael Rix, anume: „arheologia industrială se ocupă cu descoperirea vestigiilor timpurii produse de revoluția industrială.”

implicate în activitatea de cercetare și recuperare a valorilor excepționale de patrimoniu industrial aflate în pericol, unele chiar distruse. Pe parcursul prelegerilor au fost prezentate studii de caz, rapoarte de cercetare, considerații teoretice și propuneri concrete de intervenție asupra obiectivelor industriale studiate.

Fără a intra în detalii, dar cu specificarea că, temele propuse și prezentate au incitat interes, și au provocat discuții constructive, redăm în cele ce urmează, numele participanților și titlul comunicărilor: Helena Alaves (Portugalia) - **Minele de la Aljustrel-patrimoniu industrial din timpul romanilor până în secolul XX**; Doina Antoniu, Andrei Medinski, Ion Constantin, Marius Moșoarcă - **Turnurile de apă ale Timișoarei-istoric, restaurare, reconversia lor în spații cu destinație culturală**; Radu Bellu, Florin Lupescu - **Teledinamicul de la Târgu Ocna**; Louis Bergeron (Franța) - **Câteva precondiții ale unei promovări reușite a patrimoniului industrial în Europa de azi**; Dan Bernfeld (Franța) - **Criteria de protejare și punere în valoare a patrimoniului industrial: lucrările "Eurocultures" pe plan european**; Liviu Brătuleanu - **Atelierele de aplicație ale Școlii de Arte și Meserii din București**; Rodica Brebenariu - **Elemente de patrimoniu de arheologie industrială-amenajările hidroenergetice din Banatul Montan**; Adriana Buzilă - **Planuri din arhiva Curtii Camerale Vieneze prezentând construcții industriale bănățene în sec. XVIII**; Eusebi Casanelles (Spania) - **Transformarea în muzeu a fabricii de ciment Lafarge Asland**; Mike Clarke (Marea Britanie) - **Identificarea și conservarea unor ambarcațiuni istorice importante pe apele interioare și Sistemul de canale din insulele Solovki (locul primului gulag comunist)**; Radu Constantinescu, Leonida Truță - **Un model de patrimoniu recuperat-Muzeul apei din Cluj Napoca**; Ferenc Csorján - **Căi ferate industriale în secolele XIX-XX în județul Bihor**; Hanna Derer - **Bușteni-Orașul Fabricii de Hârtie**; Dorian Geba - **Probleme deosebite apărute în restaurarea tramvaiului K-1912 din patrimoniul austriac**; Teodor Octavian Gheorghiu, Ioan Șandru - **Fabrica de bere "Timișoreana"-studiu urbanistic, istoric, diagnoza și regulament de intervenție**; Piotr Gerber (Polonia) - **Protecția patrimoniului industrial în Polonia în procesul de dezindustrializare**; Liviu Gligor - **Arhitectura de fier a României în a doua jumătate a secolului al XIX-lea**; Rudolf Gräf - **Proiectul de amenajare a Parcului de arheologie industrială Caraș-Severin**; Ronald Hochhauser - **A fost odată... Fabrica de bere Oradea-Seleuș**; Remus Iancu - **Căile ferate himalayene. Studiu de caz**; Dan D. Ionescu - **Arhitectura clădirilor centralelor telefonice interurbane din București 1927-1950**; Imola Krizsán - **Colorado River Aquaduct, o**

**experiență de talie mondială; Lampert Rózsa (Ungaria) – Reabilitarea unor zone industriale în suburbiile rezidențiale din Buda; Nikolaus Laszlo, Andreas Stan (Germania) – Unele aspecte privind rentabilitatea, finanțarea și managementul proiectelor de salvare și conservare a patrimoniului industrial; Mircea Dan Lazăr – Monumentele de arheologie industrială din Munții Poiana Ruscăi; Evgheni V. Logunov (Rusia) – Păstrarea unor unități industriale mari în Rusia: șanse și riscuri; Daniela Mazzotta (Italia) – Recuperarea patrimoniului industrial din Italia. Concluziile unor experimente; Gheorghe Mănușu Adameșteanu – O farmacie bucureșteană din secolul al XIX-lea; Marian Moșneagu – Farurile-Atracții turistice pe “verticala” arhitecturii monumentale; Németh Györgyi (Ungaria) – Proiectul comun, maghiaro-slovac, al “Drumului patrimoniului industrial”; Ruxandra Nemțeanu – Arhitectul Dimitrie Hârjeu, proiectant la Fabrica de Ciocolată “Zamfirescu” S.A, București; Sergiu Nistor – Patrimoniul industrial, categorii de graniță între bunurile de patrimoniu și monumentele istorice; Ioan Opreș – Patrimoniul tehnic-Resursă culturală modernă; Dan Obădău, Dan Perianu – Monumente și situri de arheologie industrială din Banatul Montan; Miles Oglethorpe (Scoția) – Inventarierea industriilor istorice din Scoția; Ion Gabriel Panasiu, Doina Antoniu – Cele mai vechi surse de energie electrică timișorene; Doina Petrescu – Hidrocentrala și uzina electrică de la Dobrești (nordul județului Dâmbovița) – 1930; Hans-Heinrich Rieser (Germania) – Protecția patrimoniului industrial prin cerințe turistice; Ștefania Romașcan – Reabilitarea și conservarea zonelor industriale din Sibiu. Revitalizarea zonei Independența-salvarea tehnicii prin artă; Liliana Roșiu – Fabrica de oțet de la Margina (Banatul de Câmpie): abandon sau reconversie?; Mircea Savu – Gara Filaret-Evoluție istorică și potențial; Laura Denise Sima – Despre proiectul de restaurare și refuncționalizare a clădirii Vechii mori din Bocșa Montană; Liviu Sofonea, Elena Helerea, Victor Sofonea – Tematica și problematica arheologia industrială în activitatea Subcomitetului Brașov al CRIFST al Academiei Române; Aurelian Stroe, Adriana Stroe – Locuințe și cartiere muncitorești în mediul rural din Transilvania; Adrian Trifan – Situația patrimoniului industrial al județului Brăila. Studiu de caz: S.C. Laminorul S.A.; Váczy Piroška (Ungaria) – Strategie și un nou proiect pentru patrimoniul industrial din Ungaria; Oliver Velescu - Preocupări de arheologie industrială în anii de mijloc ai secolului XX; Mark Watson (Scoția) – Energia apei și coloniile industriale; Volker Wollmann (Germania) – Cel mai vechi monument al industriei hidrotehnice din**

**România: Centrala electrică de pe Valea Râul Sadului** (zona oraș Sibiu); Cătălin Ștefan Zafiu – **Recuperarea arhitecturii industriale – “Moara lui Assan” din București.**

Lucrările prezentate vor fi publicate într-un volum finanțat de Ministerul Culturii și Cultelor.

De asemenea, participanții au avut prilejul de a vizita mai multe obiective tehnice cu valoare muzeală și patrimonială, dintre care amintim: *Ansamblul mulinologic de pe valea Rudăriei* (com. Eftimie Murgu) -foto1: *Mina de cărbune Anina-Steierdorf, Linia de cale ferată montană Oravița-Lișava-Anina*<sup>3</sup> (s-a realizat o deplasare cu trenul pe relația Anina - Oravița) – foto 2, *Centrala Hidro-electrică Grebla* – foto 3, *Uzinele Domeniilor Reșița și Parcul industrial în aer liber “Muzeul Locomotivelor”*<sup>4</sup> - foto 4. Specialiștii au participat și la un concert susținut de un grup de elevi, la Teatrul din Oravița și la vernisajul unei expoziții documentar-fotografice de istoria tramvaiului electric organizată la Muzeul Banatului Montan din Reșița.

Bucurându-se din nou de o reușită deplină, organizatorul principal al manifestării, Ministerul Culturii și Cultelor, Direcția Monumentelor Istorice, a propus ca loc de desfășurare al celui de-al treilea atelier de arheologie industrială municipiul Cluj Napoca. Întâlnirea specialiștilor în domeniu va avea loc la finele lunii septembrie 2003.

Nu putem încheia înainte de a nu specifica faptul că întrunirea din Banatul de sud a fost precedat de simpozionul intitulat “*Calea Fierului din Banat – turism integrat într-un peisaj muzeistic industrial descentralizat*”. Manifestarea de factură internațională a avut loc în perioada 21-25 octombrie 1999 la Reșița, fiind susținută financiar de către reprezentanța pentru România a Fundației politice “Friedrich Ebert” și Muzeul Banatului Montan din Reșița. Materialele prezentate la această sesiune au fost concentrate în volumul

<sup>2</sup> Resursele de cărbune au fost descoperite în 1790. În anul 1792 exploatarea a fost concesionată unor privați, mai apoi a trecut în proprietatea statului (Tezaurariatului).

<sup>3</sup> Linia ferată prezintă unul din punctele de atracție ale unui eventual turism montan. Ea a fost construită în perioada 1861 –1863, fiind predată circulației la 15 decembrie 1863. Are o lungime de 33,4 km, urcă o diferență de nivel de 339 m și traversează un număr de 14 tunele cu o lungime totală de 2084 m și 10 viaducte cu o lungime de 843 m. Datorită razelor de curbură mici (unele de numai 104 m) și a rampelor mari (declivitate maximă 21 ‰), este și în prezent cea mai dificilă linie de cale ferată din țara noastră. În această privință linia se aseamănă foarte mult cu celebra linie ferată montană austriacă care traversează pasul Semmering. Tunelele situate de-a lungul traseului Oravița-Anina sunt cele mai vechi din România. Pe această relație s-au utilizat locomotive articulate cu ampatament mic și cu o greutate aderentă de cel puțin 42 tf.

<sup>4</sup> Muzeul a fost înființat în anul 1972, odată cu aniversarea a unui secol de la fabricarea celei dintâi locomotive cu aburi, la *Uzina de Construcții de Mașini* din Reșița. Locomotiva tender St.E.G – tip 52 denumită „RESICZA” 2, cu ecartament îngust (948 mm), a fost destinată transportului pe liniile Oțelăriei de la Reșița. La mijlocul secolului trecut această locomotivă servea ca generator de abur la Industria Sârnei Câmpia Turzii. A fost recuperată în anul 1971, fiind expusă la *Parcul industrial în aer liber “Muzeul Locomotivelor” Reșița*.

intitulat *“Calea Fierului din Banat - Un proiect de dezvoltare regională pe baza turismului industrial”*, apărut la Editura InterGraf Reșița, în iulie 2000. Publicația se dorește a fi un prim pas, dacă doriți un stimulent pentru realizarea obiectivelor în vederea practicării unui turism industrial integrat. Ea cuprinde interesante idei și considerații materializabile, propunându-i cititorului câteva modele adaptabile. Cartea poate fi și o sursă de inspirație pentru luarea unor decizii în vederea relansării economice a zonei Banatului Montan.

Pentru a avea o imagine mai clară asupra celor mai înainte amintite, iată autorii și titlurile celor 9 lucrări cuprinse în volum: Hans-Heinrich Rieser (geograf, Universitatea din Tübingen, Germania), Peter Zimmer (director executiv al firmei de consultanță FUTOUR, München, Germania) – **“Calea Fierului din Banat”- Un proiect de turism montan integrat în zona montanică a Banatului**; Lothar Wilhelm (director executiv al Rețelei Europene NEKTAR pentru Cultura Muncii, Saarbrücken, Germania) – **NEKTAR - Rețeaua pentru Cultură Industrială și Turism în Europa**; Ester Golibrzuch (arhitect-urbanist, Universitatea din Göttingen, Germania) – **Șanse și probleme ale dezvoltării turistice la Gărâna/Wolfsberg**; Fritz Schatschneider (expert CIM/GTZ pe lângă Consiliul județean Caraș-Severin) – **Turism, protecția monumentelor și a mediului – Convergența și focalizarea acestora pentru păstrarea moștenirii culturale**; Udo B. Wiesinger (colaborator al Muzeului Lumii Muncii din Steyr, Austria) – **Muzeul Lumii Muncii din Steyr și Calea Fierului din Austria Superioară**; Jean Reitz (responsabil pentru rețeaua monumentelor industriei din cadrul Ministerului Culturii din Luxemburg) – **Centrul Național pentru Cultura Industriei din Esch/Belval și rețeaua muzeelor industriale din Luxemburg**; Helmut Bönnighausen (director al Rețelei Integrate a Muzeului Industriei din Westfalia, Germania) – **Muzeul Industriei din Westfalia**; Rudolf Gräf (istoric, Universitatea Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca) – **Județul Caraș-Severin, o regiune industrială veche cu un potențial industrial-cultural și turistic care așteaptă să fie valorificat**; Sergio Morariu (expert pentru dezvoltare regională) – **EnduRoMania – a utiliza slăbiciunile unei regiuni ca puncte forte ale ei**.

Cartea se încheie cu concluziile manifestării. Specialiștii participanți la sesiune au căzut de acord, că toți cei interesați în evoluția turistică a zonei trebuie să formeze o echipă, care să demareze inventarierea potențialelor existente. În paralel cu această activitate se impune promovarea în cercuri cât mai largi a valorii moștenirii industriale, punându-se accentul pe importanța păstrării, protejării și valorificării ei în același timp. De asemenea, pentru a îmbunătăți situația din Banatul Montan s-a optat pentru realizarea unor

proiecte singulare, finanțate promoțional ori sprijinite prin consultanță externă, dată fiind experiența în domeniu a experților străini.

## Bibliografie

\* \* \*, *Calea fierului din Banat Un proiect de dezvoltare regională pe baza turismului montan*, Editura InterGraf, Reșița, 2000.

ing. Radu Bellu, *Locomotive cu abur fabricate în România (1872-1960), Mic album feroviar*, S.N.C.F.R Regionala de căi ferate Brașov, Brașov, 1994.

### LA CHRONIQUE DE LA PREMIÈRE SESSION INTERNATIONALE D'ARCHÉOLOGIE INDUSTRIELLE DE ROUMANIE

#### Résumé

Le Ministère de la Culture et des Cultes, la Direction des Monuments Historiques et la Direction pour la Culture, Cultes et Patrimoine Culturel National du district Caraș-Severin a organisé entre 25-28 septembre 2002 le deuxième atelier d'archéologie industrielle. La manifestation a constitué pour la Roumanie la première réunion internationale spécialisée dans ce domaine.

À cette session ont participé des spécialistes de notre pays et de l'étranger, des personnes impliquées dans l'activité de recherche scientifique et de récupération des valeurs de patrimoine industriel. Pendant les conférences on a présenté des études de cas, des rapports de recherches scientifiques, des considérations théoriques et des propositions concrètes d'intervention sur les objectifs industriels étudiés.

Les participants ont eu l'occasion de visiter plusieurs objectifs techniques ayant une valeur de patrimoine : L'ensemble des moulins de la vallée de Rudăria, Les mines d'Anina, Le chemin-de-fer Oravița-Anina, La centrale hydro-électrique „Grebla”, Les usines des Domaines Reșița et le Musée des locomotives.

La suivante rencontre des spécialistes dans le domaine aura lieu à la fin du mois de septembre 2003, dans le municipale Cluj-Napoca.

Foto 1. Ansamblul  
mulinologic de pe valea  
Rudăriei



Foto2. Viaduct pe linia  
Oravița- Anina (1907) Sursa  
*Calea fierului din Banat –  
Un proiect de dezvoltare  
regională pe baza turismului  
montan*

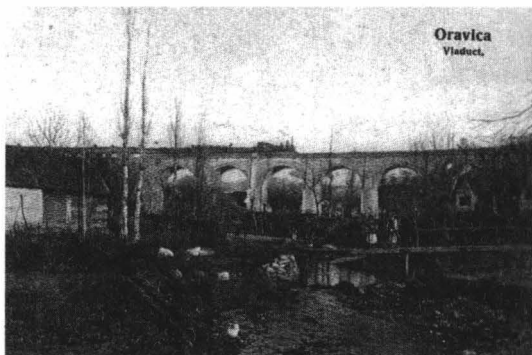


Foto3. Centrala  
hidroelectrică Grebla-  
Reșița.Sursa Volker  
Wollmann  
Foto

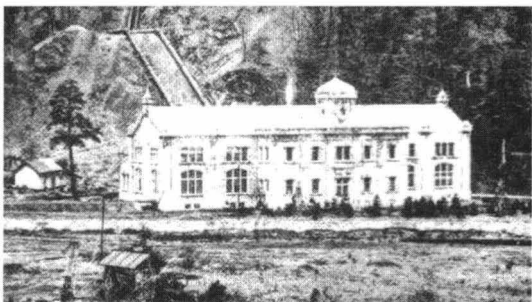


Foto 4. Prima locomotivă cu  
abur construită la Reșița  
(1871) Sursa *Calea fierului  
din Banat – Un proiect de  
dezvoltare regională pe  
baza turismului montan*

