

M U Z E U L C Ă I L O R F E R A T E

Ing. Dem. URMĂ

În diferite țări de pe glob, muzeele căilor ferate au luat naștere fie prin dezvoltarea colecțiilor particulare, fie în urma inițiativelor oficiale sau oficializate. Muzeul căilor ferate olandeze, de exemplu, instalat într-o veche stație (construită în 1847) din Utrecht, provine din colecția achiziționată în anul 1927 de la G. W. van Vloten care, timp de 50 de ani, adunase tot felul de piese și documente feroviare. Muzeul feroviar din Leningrad, unul din cele mai vechi muzee din U.R.S.S., a luat ființă în cadrul Institutului inginerilor de comunicații, care dispunea de un „Museum” încă din anul 1840.

Vorbind de muzee feroviare vechi — unele din ele cu profil lărgit pentru toate mijloacele de transport — putem aminti, în fugă, vestitul Muzeu al transporturilor din Nürnberg (1899), în care secția căilor ferate dispune de o suprafață de 3 830 m.p.; Muzeul transporturilor din Budapesta (1896); Muzeul feroviar din München (1903) și cel din Berlin (1906).

Printre cele mai noi poate fi citat Muzeul căilor ferate bulgare de la Ruse, înființat cu prilejul sărbătoririi centenarului liniei Varna-Ruse (1966), sau Muzeul căilor ferate spaniole, deschis în 1967.

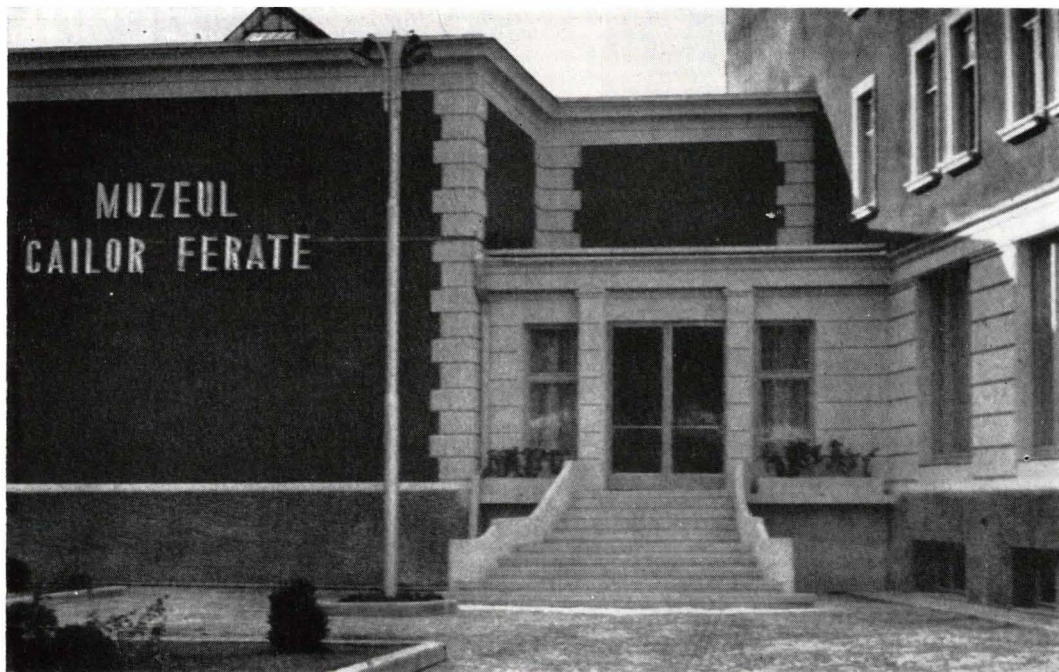
Au mai luat naștere muzee feroviare (independente sau ca secții) în Norvegia (1896), Suedia (1956), Japonia (1921 și 1962), Finlanda (1898), Iugoslavia, Austria, Belgia etc.

Este curios că în Anglia sau în Franța, materialul istoric feroviar nu se află organizat în instituții specializate. Astfel, în Anglia — țara unde a apărut și unde a fost pusă la punct invenția căilor ferate — materialul se află dispersat în multe locuri, în muzee ca cele din York sau din Clapham. Nu trebuie însă căutate aici piesele „grele” ale trecutului căilor ferate britanice. Așa, de exemplu, celebra locomotivă „The Rocket” — cu care, la 15 septembrie 1830, G. Stephenson a inaugurat prima cale ferată cu exploatare sistematică — se găsește adăpostită în Muzeul South Kensington din Londra. După cum se știe, acesta este un muzeu de artă figurativă și decorativă, de știință, tehnică și meserii, situat în cartierul Kensington, la vest de Hyde Park. Tot acolo se află și nu mai puțin celebra locomotivă „Puffing Billy”, a lui W. Hedley, care a funcționat pe durata incredibilă de aproape 50 de ani (1813-1862). În schimb, o altă locomotivă a lui Stephenson — „Locomotion 1” — se află la Darlington și cu ea a fost deschisă linia ferată Stockton-Darlington, la 27 septembrie 1825. Datarea invenției căilor ferate ar fi putut avea drept reper acest moment zero, dacă linia nu ar fi fost închisă după vreo doi ani, exploatarea ei nefiind avantajoasă nici din punct de vedere tehnic, nici financiar.

În Franța nu există muzeu feroviar, ceea ce este greu de înțeles, dacă ținem seama de faptul că aportul francez la progresul feroviar a fost întotdeauna remarcabil. Materialul necesar muzeului se află de mult colectat. S-a anunțat recent că muzeul feroviar al Franței va fi deschis la finele anului 1972, pe un teren oferit de primăria orașului Mulhouse (Alsacia), prin grija Societății naționale a căilor ferate franceze și cu o largă participare din afara ei.

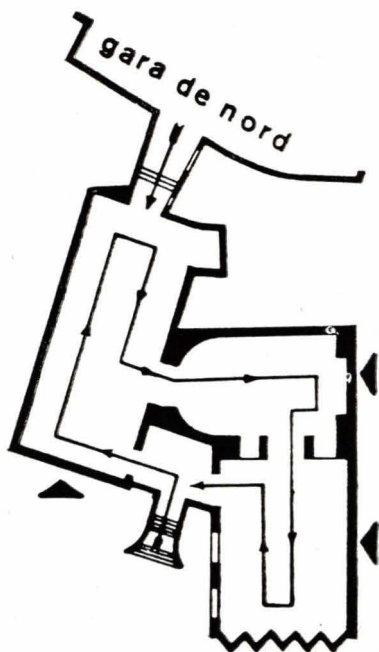
* * *

La noi în țară, cea dintâi acțiune concretă pentru întemeierea unui muzeu al Căilor ferate române aparține inginerului Theodor Balș (1880-1965), reputat specialist în domeniul materialului rulant, care încă din anul 1924 s-a gândit să salveze de la dezmembrare citeva tipuri reprezentative de locomotive. Printre acestea se aflau locomotiva „43 Călugăreni” (una din primele care au circulat, din 1869, pe linia Filaret-Giurgiu), locomotiva „103 România” (din prima serie de locomotive aduse de compania Struss-

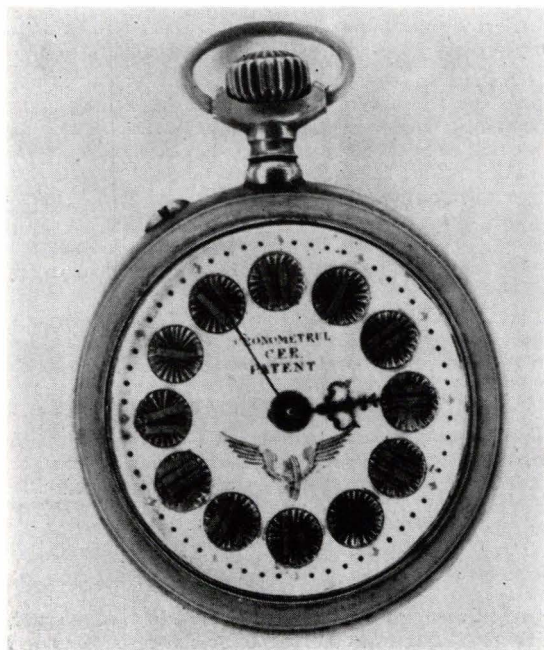


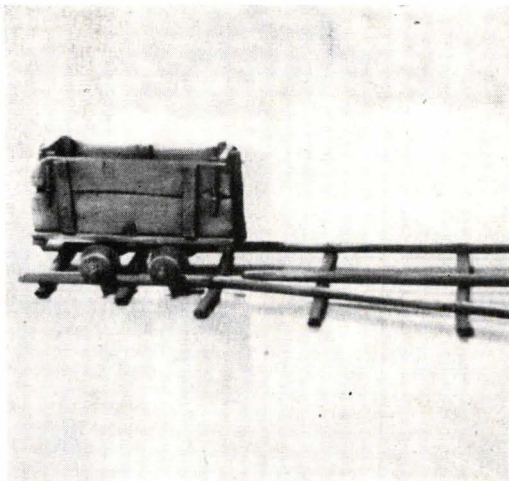
INTRAREA ÎN MUZEU PRIN CALEA GRIVIȚEI

PLANUL FLUXULUI DE VIZITARE A MUZEULUI

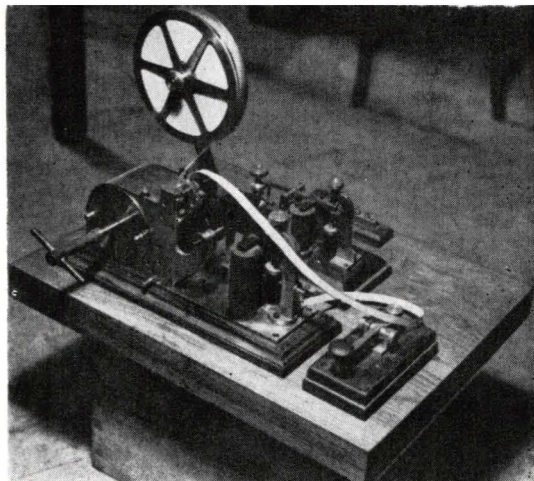


CEAS CE DATEAZĂ DE ACUM 80-90 DE ANI





MACHETA VAGONETULUI DE MINĂ DE LA BRAD. DATÎND DIN SEC. XV, ROTILE SÎNT CU ULUC PENTRU A PUTEA FI GHIDATE PE „SINELE” DE LEMN. MACAZUL ESTE O CONSTRUCȚIE FOARTE INGENI-OASĂ PENTRU ACELE TIMPURI.



TELEGRAFUL MORSE, INTRODUS LA NOI PRIMA DATĂ PE LINIA SUCEAVA-ROMAN, ÎN 1869. DE PRIN ANUL 1960 A FOST ÎNLOCUIT CU TELEFONUL.

berg) și altele. Datorită altor inițiative, s-au păstrat diferite vagoane, care prezentau interes istoric sau tehnic-construcțiv precum și alte obiecte cu valoare documentară.

Pe baza ordinului-program publicat în Foaia oficială C.F.R. din 16 septembrie 1936, privitor la crearea Muzeului tehnic al căilor ferate, s-a trecut la colectarea exponatelor și s-au fotografiat documente caracteristice, aflate în diferite arhive. Stringîndu-se nucleul, destul de bogat, Muzeul C.F.R. a putut fi inaugurat la 10 iunie 1939, în cadrul serbărilor „Ceferiadei”, care avea ca temă „70 de ani de drum de fier românesc”. Noua instituție a primit ca sediu o sală de 45 m lungime, de sub tribuna Stadionului Giulești și un număr de linii din parcul alăturat. O dată cu muzeul a fost înființată și „Casa culturală a personalului C.F.R.”, astăzi sediul Teatrului Giulești.

Muzeul avea multe exponate valoroase: locomotivele „43 Călugărcni”, „Racova” (1886) și „Lespezi”, de pe linia îngustă Crasna-Huși; diferite vagoane; ultimul nit (de argint) bătut la inaugurarea podului de la Cernavoda (1895); o pictură în ulei a gării Iași din 1870; fotografii cu subiecte feroviare din timpul Războiului pentru independență; pulverizatorul de păcură (1905) și cutia de unsoare pentru osii de vagoane (1909), invenții ale inginerului Gh. Cosmovici aplicate și peste hotare etc. Numeroase acte, broșuri, uniforme, instrucții — toate de epocă — completau zestrea muzeului, îmbogățită și cu fotografii de pe rețea executate de pictorul Carol Popp de Szathmáry în 1873, pentru un album trimis la Expoziția de la Viena.

În timpul bombardamentelor din primăvara anului 1944, a fost atins și stadionul și muzeul, distrugîndu-se o mare parte din exponate. Toamna, ceea ce mai rămăsese a fost depozitat într-o sală de la parterul Palatului administrativ, pe atunci „în roșu”, dar în anul următor, primind dispoziția de a evacua în 24 de ore sala ocupată, autorul acestor rînduri s-a adresat profesorului Leonida și a obținut îngăduința de a adăposti la muzeul său din Parcul libertății resturile Muzeului C.F.R. Exponatele care au putut fi recondiționate se mai află acolo și în prezent.

După bombardamentul din 1944, care a distrus Muzeul C.F.R., inginerul Vanghele Mișicu a reușit să salveze o serie de „instrucții”, broșuri și acte vechi, printre care și firmanul, din 1857, prin care sultanul Abdul Medjid II acorda companiei conduse de Sir John Trevor Barkley dreptul de a construi și exploata linia ferată Küstendgé-Boghaz Kioi (Constanța-Cernavoda). Acest prețios document, scris în vechea limbă turcă de cancelarie, a fost donat de ing. V. Mișicu, în 1969, Muzeului căilor ferate, împreună cu traducerea făcută de același și cu caietul de sarcini al lucrării (în limba franceză).

* * *

În noua lui formă și cu acest nume, „Muzeul căilor ferate” a fost deschis la 1 mai 1953, în calea Griviței 193 B, în „Casa tehnicii căilor ferate”, unde dispunea de cinci săli, la parterul clădirii. În prima

sală era prezentată — prin machete, picturi în ulei și „a fresco”, desene, hărți, fotografii etc. — evoluția generală a mijloacelor de transport, reliefându-se evoluția căilor ferate în țara noastră. Sălile următoare constituiau o expoziție a tehnicii feroviare și a realizărilor mai noi de la C.F.R., iar ultima, a cincea, cuprindea, într-o expoziție permanentă, material documentar legat de luptele eroice duse de muncitorimea ceferistă. În curte era garată bătrina locomotivă „43 Călugăreni”, căreia îi lipseau multe piese.

Amenajată pe alte principii, această formă a muzeului nu cuprindea obiecte care să fi fost vreodată în funcțiune și nici documente originale. I-a vremea sa, acest muzeu a constituit însă un instrument prețios pentru cunoașterea dezvoltării transporturilor în general și a celui feroviar în special, cum și un omagiu adus muncii și acțiunilor politice ale ceferiștilor.

Dezvoltarea impetuoasă a transportului nostru feroviar precum și punctul de vedere unilateral din care erau privite unele aspecte ale documentării expoziției au făcut ca muzeul să nu mai corespundă cerințelor și, ca urmare, în iulie 1968 a fost închis pentru reorganizare.

* * *

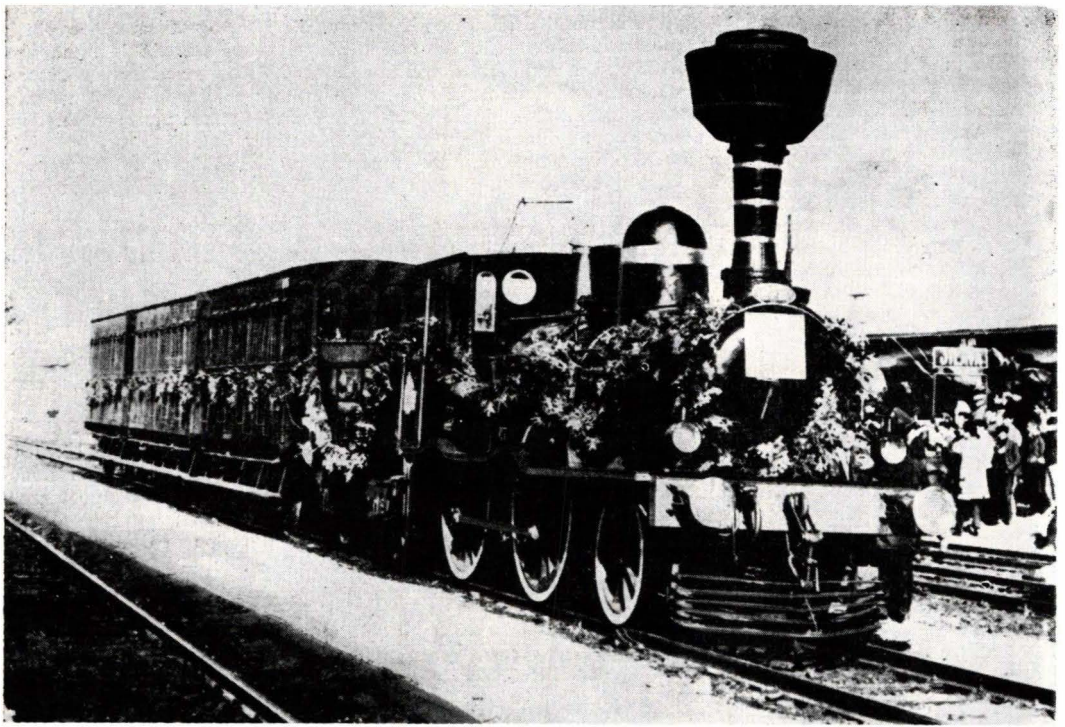
Muzeul căilor ferate — organizat pe baze noi — a fost redeschis în aceeași clădire la 31 octombrie 1969, ca una dintre manifestările prilejuite de centenarul liniei ferate București-Filaret-Giurgiu, prima linie ferată din țara noastră.

În noua sa formă, muzeul înregistrează o reorganizare substanțială: amenajarea sălilor I, II și III, crearea unor ieșiri în curtea dinspre calea Griviței și a alteia înspre Gara de nord, la linia ferată 14. Prin aceasta s-a ușurat accesul în muzeu. În anul 1970, între linia 14 și clădirea C.D.P.T., s-a executat o construcție aparte, pe stilpi, menită să mărească, la nivelul primului etaj, spațiul muzeului și să adăpostească, printre altele, biblioteca istorică și documentele de arhivă.

Solemnitatea inaugurării Muzeului căilor ferate în noua lui haină a avut loc în dimineața zilei de 31 octombrie 1969, după plecarea de la linia 14 a unei garnituri care repeta fidel — în forma ei și în costumația călătorilor, inclusiv a agenților feroviari — trenul plecat spre Giurgiu, din gara Filaret, exact

O PARTE DIN MACHETA UNEI SECȚII DE LINIE DOTATĂ CU CENTRALIZARE ELECTRODINAMICĂ ȘI BLOC AUTOMAT, PE PANOUL DIN STÎNGA, AL. I. CUZA ȘI ALTE PERSONALITĂȚI: ST. FĂLCOIANU, G. I. DUCA, ANGHEL SALIGNY, ELIE RADU, TH. DRAGU, AL. PERIȚEANU ȘI ALȚII.





TRENUL FESTIV CARE, LA 31 OCTOMBRIE 1969, A REPETAT CURSA INAUGURALĂ DE LA DESCHIDEREA LINIEI BUCUREȘTI (FILARET)-GIURGIU.

cu un secol înainte. Era ora 10 și 45 de minute în acea frumoasă zi de duminică 19/31 octombrie 1869, cînd — așa cum scria ziarul „Pressa” în articolul său de fond intitulat pur și simplu „București 20 Octombrie” — „s’a pregătit așteptatul tren, Michaiu Bravul, sub numele de trenul de onoare, pentru plecarea la Giurgiu ...” Era condus de însuși Sir John Trevor Barkley, același Barkley care construise linia dobrogeană și primele poduri metalice rutiere din România, prin concesiunea acordată de Al. I. Cuza.

Trenul din 1969 a plecat tot spre Giurgiu, dar din Gara de nord. Vagoanele lui erau reconstituite după vechi planuri și fotografii, dar locomotiva era aceeași „43 Călugăreni”. Trenul astfel format este acum garat între stîlpii construcției-anexă din 1970.

Tematica Muzeului căilor ferate — elaborată cu o largă participare a specialiștilor din diferitele ramuri de activitate ale căilor ferate — a avut în vedere prezentarea evoluției C.F.R., materializată prin piese și obiecte de epocă și (cînd acestea au lipsit sau nu ar fi încăput în muzeu), machete, fotografii, desene și altele. Spațiul fiind dat dinainte și de întindere restrînsă, tematica a trebuit să-i fie adaptată cît mai rațional.

Esențial și caracteristic pentru Muzeul actual față de cel din 1953 este faptul că el conține o importantă cantitate de exponate de epocă și că, prin aceasta, constituie un nucleu de polarizare a strădaniilor de a colecta în continuare piese, obiecte, aparate etc. care cîndva au funcționat concret pe rețeaua feroviară.

Întrînd în muzeu pe ușa dinspre calea Griviței, vizitatorul are în față un panou cu planul instituției, cu indicarea circuitului de vizitare a tematicii săliilor. Apoi vede o mare hartă cu toate liniile rețelei C.F.R., cu indicarea deceniilor în care au fost construite.

Pe ușa din stînga vizitatorul intră în sala întîii, unde face cunoștință de la primii pași cu o rapidă trecere în revistă a modurilor de transport anterioare căilor ferate. Numai cunoscînd în ce fel se călătorea și se transportau mărfurile înainte de anul 1830 (și în parte chiar după această dată) ne putem da seama de ceea ce a însemnat „momentul feroviar” în istoria transporturilor. Nu o dată s-a scris că invenția căii ferate a avut, în deplasarea oamenilor și a bunurilor, importanța pe care a avut-o tiparul în vehicularea ideilor și a cunoștințelor.

Începuturile transportului feroviar în România sînt ilustrate într-o expunere de sinteză din care nu lipsesc fotografiile celor mai remarcabile personalități din acest domeniu. De un deosebit interes este în sala întîii macheta unei mari porțiuni de cale ferată pe care stațiile sînt înzestrate cu moderna centrali-

zare electrodinamică a comenzii macazurilor, iar linia cu așa-numitul „bloc automat”, un sistem special de semnalizare. Pe machetă circulă trenuri-miniatură aidoma celor reale, după toate regulile instrucțiilor de serviciu.

Mai sînt expuse diferite instalații aduse din stații unde au funcționat mulți ani : un aparat de manevră și unul de comandă pentru centralizarea electromecanică, o masă de telegraf Morse pe care funcționează (emitere-recepție) două aparate care cîndva s-au aflat în două stații vecine. „Morsa” — cum se zicea înainte, căci de un număr de ani telegraful a fost desființat — are o baterie de elemente galvanice și țacăne ca în vremurile ei de glorie.

Nu se poate trece cu vederea macheta unui vagonet de mină găsit în secolul trecut în mina Sf. Apostoli de la Brad și considerat ca datînd din secolul al XV-lea. Are o mare importanță pentru istoria tehnicii, fiind (poate) primul vehicul cu roți ghidate și avînd o ingenioasă soluție a macazului. O asemenea machetă există și în Muzeul din Mîinchen.

Sala a doua prezintă un interes mai mult didactic, prin numeroasele sale miniaturi de locomotive și vagoane de toate felurile, inclusiv boghiuri (cărucioarele pe care stau vagoanele pe patru osii) ; macheta atelierului de reparat material rulant din Pașcani, care a fost primul din Principatele Unite, construit o dată cu linia Suceava-Roman, în toamna anului 1869.

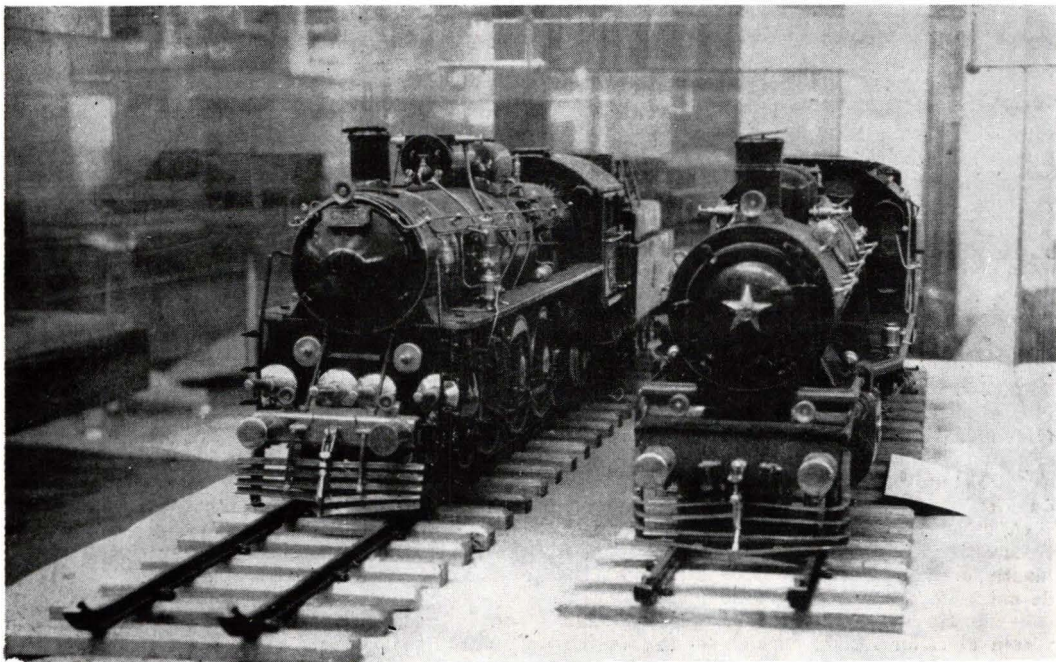
Sala a treia conține un material pe cit de bogat, pe atît de variat : machetele celor mai noi stații de pe rețeaua C.F.R., o substație de tracțiune electrică, uniforme reconstituite, dar și, în original, sabia purtată cîndva de un șef de gară contemporan cu jupîn Dumitrache Titircă Inimă-Rea ; fotografia din 1910 a lui N. Găucă, în uniformă, care semnează pe dosul cartonului „Télégraphiste C.F.R., Roman”.

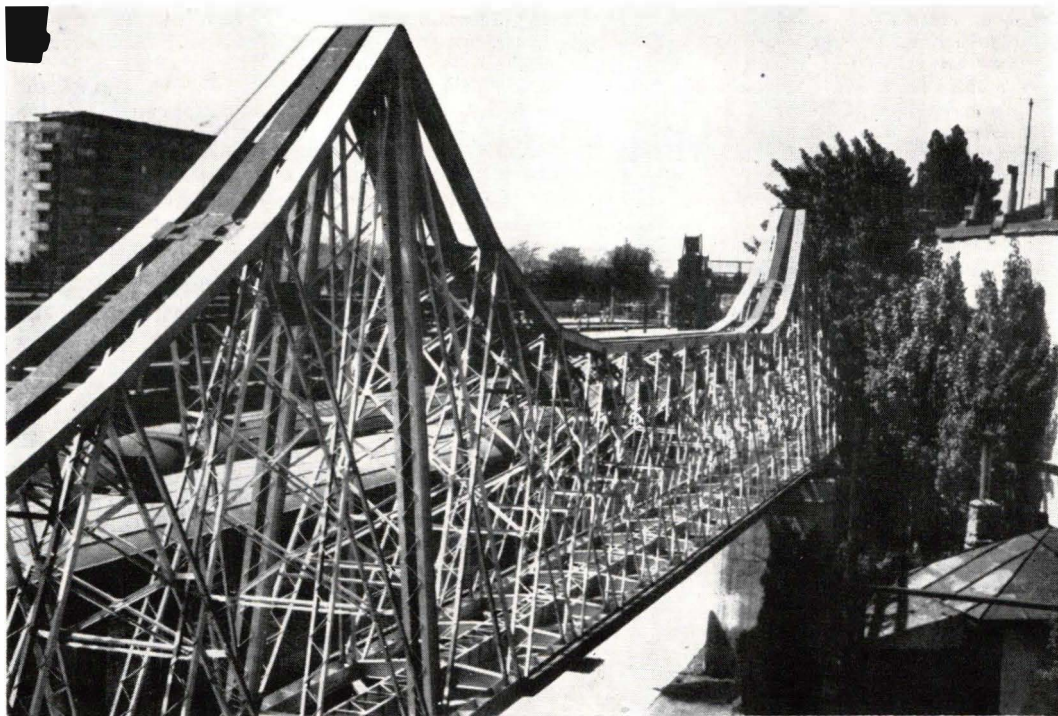
În numeroase mese-vitrină sînt expuse cărți, broșuri, instrucții, pliante, calendare, registre de serviciu și alte documente, toate în original. Într-o condică deschisă citim un proces verbal încheiat în 1880, anul în care a luat ființă „Direcțiunea princiară a Căilor ferate române”. Îl semnează triumviratul de directori format din St. Fălcoianu, Ion Kalinderu și Eug. Stănescu. În apropiere se află și firmanul semnat de sultanul Abdul Medjid II, citat anterior.

Ieșind din muzeu spre Gara de nord, vizitatorul vede în stînga trenul cu care în 1969 s-a reconstituit călătoria de inaugurare din 1869. În dreapta, pe două pile înalte, stă o machetă a unei părți din podul care l-a făcut celebru pe Anghel Saligny. Este vorba de o piesă care a devenit exponat muzeal după ce a servit la o serie de încercări de tensometrie electrică, pentru a se putea constata în ce măsură podul adevărat poate face față circulației moderne.

Muzeul căilor ferate ține legături cu diferite muzee-surori, prin corespondență. El va figura într-un repertoriu al tuturor muzeelor de cale ferată din lume și al muzeelor tehnice cu secție feroviară, ce va fi întocmit de I.A.T.M. (Asociația internațională a muzeelor de transporturi, cu sediul la Lucerna, la

MACHETE DE LOCOMOTIVE ROMĂNEȘTI EXECUTATE CU MARE PRECIZIE LA SCARA 1 : 10.





MACHETA UNEI PĂRȚI DIN PODUL DE LA CERNAVODA, EXECUTATĂ CU MARE FIDELITATE LA SCARA 1:5. A SERVIT ÎN PRIMUL RÎND CA MODEL PENTRU MĂSURĂRI TENSOMETRICE ALE PODULUI REAL.

Muzeul elvețian al transporturilor și comunicațiilor). Catalogul, de mare interes documentar, va apărea probabil în cursul anului viitor.

Lunar, un număr de 4-500 de persoane de toate vârstele, cu preponderență tineri și mai ales școlari, precum și turiști străini vizitează muzeul nostru. De altfel, pentru școlile căilor ferate se fac progrămări speciale în vederea cunoașterii Muzeului C.F.R., cu concursul unor profesori.

Muzeul își sporește neconținut patrimoniul, cu observația că posibilitățile de îmbogățire a colecțiilor sînt mai mari decît cele de expunere. Pe întreaga rețea au fost identificate numeroase obiecte de interes istoric-tehnic, din care cea mai severă selecție ar putea totuși reține o importantă cantitate. Este în curs de organizare o bibliotecă specifică, cu secție de documente importante, planuri, desene etc. Material există, nu rămîne decît de ales și mai cu seamă de găsit spațiul necesar. Dar acesta este de pe acum deficitar — piedică insurmontabilă pentru o ulterioară dezvoltare în sediul actual.

Un muzeu de cale ferată are nevoie de un spațiu mult mai mare în aer liber decît în clădiri. A dori să păstrezi cite o locomotivă și un vagon din cele mai caracteristice tipuri, instalații de semnalizare, macazuri, inimi de incrușare, mașini, instalații de alimentare și cite altele înseamnă a putea dispune de un spațiu neacoperit cît mai mare.

Și în alte țări, muzeelor cu acest profil li s-a afectat un spațiu corespunzător. Modestului muzeu al căilor ferate bulgare, inaugurat la 12 iunie 1966, i s-a atribuit vechea gară din Ruse, cu citeva linii adiacente, în anul cînd aceasta împlinise un secol de existență. Muzeul Căilor ferate olandeze este cazat în gara „Malibahnstation” din Utrecht, dezafectată exploatării din anul 1928. Căile ferate suedeze și-au instalat muzeul lor într-o aripă a gării centrale din Stockholm, cu prilejul sărbătoririi centenarului. Muzeul feroviar din Berlin funcționează în gara veche Lehterbahnhof, din momentul în care aceasta nu a mai corespuns exploatării.

Este greu — cunoscînd aceste înfăptuiri — să nu te gîndești la faptul că la 19 noiembrie 1960, după exact 91 de ani și 19 zile de la inaugurare, gara București-Filaret și-a încetat activitatea feroviară și că, în loc să devină sediul unui muzeu feroviar ideal, a primit o altă destinație. A fost prima gară din București și prima din Principatele Unite. Se păstrează acum la fel ca în anul (1869) în care a intrat în funcțiune. Are o culoare de epocă inegabilă. Există acolo uși, scări, balustrade etc. neschimbate de 100 de ani, clădirea fiind socotită monument istoric.

În aceste condiții, de ce oare gara Filaret, sau numai o parte a ei, n-ar putea deveni sediul unui muzeu al căilor ferate, care să fie în totul corespunzător ?