

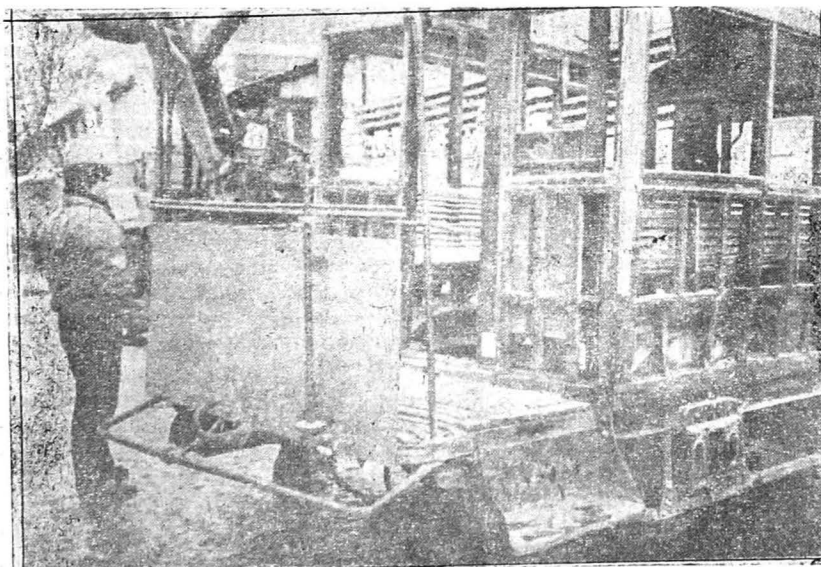
ASPECTE PRIVIND RESTAURAREA TRAMVAIELOR DE EPOCĂ

GABRIEL BUNILĂ

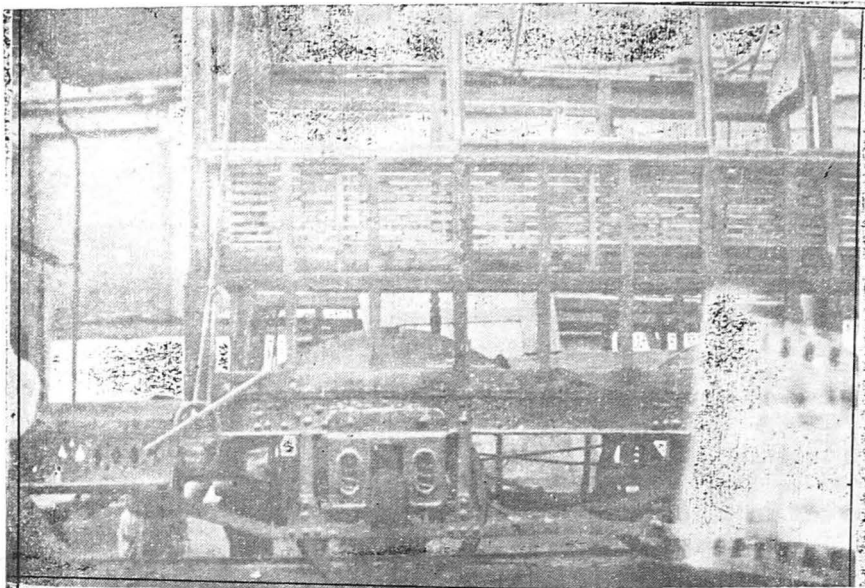
Cu ocazia sărbătoririi a 100 de ani de la înființarea transportului electric în București, s-au stabilit de comun acord cu Primăria Capitalei, să se restaureze două tramvaie aparținând Muzeului Tehnic „ing. Dimitrie Leonida”, care să circule în oraș în ziua manifestărilor.

Deoarece dificultățile tehnice ridicate de restaurarea unor exponate complexe care puneau probleme de rezistență la funcționare, siguranța pasagerilor etc., depășeau capacitatea tehnologică a atelierelor Muzeului Tehnic, s-a hotărât ca întreaga restaurare să se execute la Atelierele centrale ale RATB, sub directa coordonare a restauratorului Muzeului Tehnic.

Cele două exponate au fost: un tramvai cu cai (nr. inv. 10237) și tramvaiul electric care a circulat în orașul Brăila. După stabilirea priorităților în ceea ce privește restaurarea și întocmirea formelor legale de reluare, custodie, întocmirea proceselor-verbale etc. s-au analizat problemele legate de scoaterea exponatelor de pe amplasament, ancorarea pe trailere, transportul, descărcatul, asigurarea depozitării. Astfel, a trebuit fixată șina demontabilă până la gardul de împrejmuire al muzeului, demontarea unei părți din îngrăditura metalică (10 ml.) și a două plăci de beton prefabricat din gard. S-au folosit utilaje complexe de ridicat-transportat, compresor cu pikamer, precum și un număr mare de mun-



Aspect din timpul transportării tramvaiului cu cai pentru a fi restaurat



Scheletul metalic al tramvaiului cu cai

citori specialiști. La ridicarea exponatelor s-au folosit rame distanțatoare de protecție, bandaje din cauciuc, cabluri din oțel, dispozitive hidraulice de ridicat. De menționat că tramvaiul electric a fost consolidat și împachetat cu mult înaintea de a fi transportat, pentru restaurare, deoarece lemnul era în totalitate putrezit iar metalul ruginit și descompletat. După ce fiecare exponat a fost amplasat și ancorat pe câte un trailer, a plecat coloana asigurată cu mașini de intervenții, la Atelierele RATB. Acolo, după descărcare, tramvaiele s-au garat pe șine special montate în vederea procesului de restaurare, în cadrul Secției I. S-au luat măsuri de protejare a zonelor de lucru împotriva accidentelor, precum și a eventualelor sustrageri de piese sau materiale. A fost desemnată o comisie care a analizat fiecare exponat în parte, stabilind procesul tehnologic și a ales personalul de specialitate care a lucrat la restaurarea vagoanelor. Restauratorul muzeului a consultat un grup de specialiști de la diferite muzee ale municipiului pentru a putea stabili culoarea vagoanelor, pe baza straturilor succesive de culoare prelevate din diferite puncte, tipul și calitatea materialelor, a oțelului din structura de bază, esența lemnului

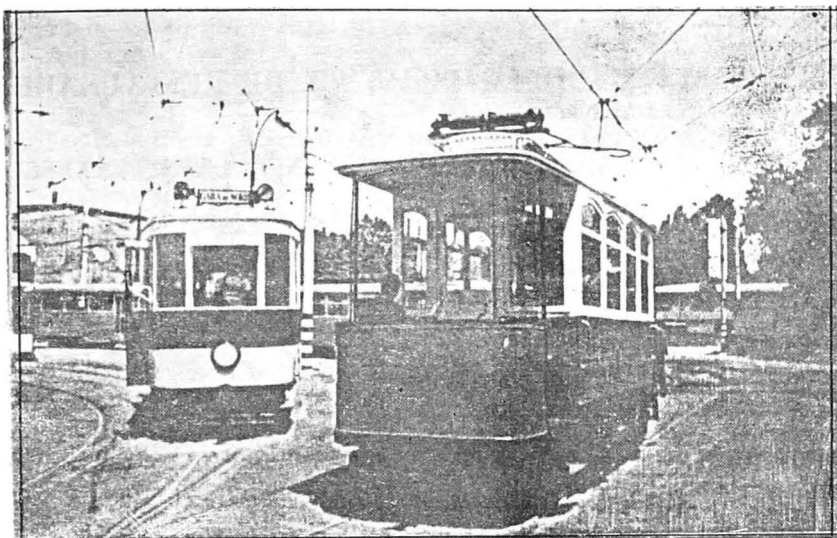
folosit, straturile de protecție și acoperire etc.

S-a stabilit ca oportună înlocuirea, în totalitate, a lemnului, urmând ca elementele constituente să fie realizate după model, pe etape, iar parte din structura originală să rămână drept martor a ceea ce a fost înainte de restaurare.

Pe tot parcursul operațiilor de preluare, transport, demontare, refacere, completare, conservare etc., au fost efectuate fotografiile alb-negru și color. Acestea au ajutat atât la construcția structurii de rezistență, reamplasarea elementelor anexe, cât și la stabilirea calculului de cost, justificările de materiale și manoperă.

A fost întocmit câte un dosar de restaurare pentru fiecare exponat în parte, precum și dosarul tehnologic global al tramvaielor aflate în restaurare, ca vehicule de transport în comun. Astfel, au fost luate în considerare problemele de rezistență la tracțiune, suspensiile, siguranța pasagerilor, rezistența structurii de bază, sistemul de frânare, rezistența la intemperii, compatibilitatea ecartamentului cu cel stradal etc.

Au fost studiate fotografiile, desenele de epocă, reproduceri, descrieri pentru a se putea reda cât mai fidel atât aspectul



Tramvaiul electric de la Brăila după restaurare

exterior cit și cel interior, funcționalitatea elementelor anexe din interior, a banchetelor, a ornamentelor și inscripțiilor. Astfel, sistemul de iluminat al vagonului cu cai a fost asigurat cu lămpi cu petrol, amplasate în lăcașuri special construite și aflate în partea stângă pe direcția de mers a tramvaiului. S-a confecționat o oște de cale s-au fixat harnașamentele cailor; la tramvaiul electric, marca „Thomson”, care a circulat la Brăila dar care este asemănător cu cele care au funcționat în Capitală, s-a desenat, lateral, stema municipiului București și emblema societății de transport București.

Paralel cu restaurarea celor două expozate din Muzeul Tehnic „ing. Dimitrie Leonida”, a fost restaurat, urmându-se aceleași procedee, un tramvai electric care a aparținut Studiourilor cinematografice de la Buftea, tramvai electric marca „Thomson-Huston”.

Deoarece după demontarea tramvaiului electric de la Brăila s-a constatat că acesta nu era original decât în proporție de 50%, respectiv calea de rulare,

armăturile, partea inferioară cu motoarele electrice de antrenare și platforma metalică peste care a fost așezat, ulterior, vagonul din lemn, vehiculul a fost tratat mai mult ca un utilaj de transport în comun care trebuia reconstruit după standardele clasice.

Tramvaiul cu cai a fost restaurat prin înlocuirea structurii lemnoase (fag-stegar) în proporție de 100%. Geamurile au fost înlocuite și ele. Componentele metalice — structuri de rezistență, nituri, elemente de asamblare, pârghii, tablele laterale — au fost și ele în totalitate înlocuite. S-au construit elemente metalice noi: cutiile lămpilor de semnalizare-iluminat, sistemul de blocare a roților, clopotul de semnalizare, cutia de aerisire a interiorului. Au rămas originale: roțile (patru bucăți), osiile, saboții de frânare, lagărele, arcurile de suspensie și axele verticale ale sistemului de frânare. Pe baza inscripțiilor de pe roți a fost aflată perioada în care s-a construit tramvaiul și țara: „Edimburg-Co-Ltd, Oct.-Dec. 1924”.