

Despre-inteligența-spiritului-romănesc-si-patrimoniul-feroviar-national

10 martie 2021



Inteligența unui popor se cristalizează armonios în patrimoniul său, aceasta ar fi concluzia firească ce decurge dintr-un interviu cu inginerul Mircea Dorobanțu, directorul Muzeului Căilor Ferate.

Puțini români poate cunosc că o parte din tunelele de metrou din București au fost realizate cu ajutorul unui scut semimecanizat construit de către inginerii români, un proiect 100% românesc, sau că moșii din Transilvania, în jurul anului 1535, deși rudimentar, au construit primul vagonet de mină care avea o cale de rulare prevăzută cu macaz atestat documentar și fizic.

”Muzeul Căilor Ferate a fost un vis al feroviarilor încă din cele mai vechi timpuri. Așa cum în alte țări existau muzee de acest gen, și feroviarii români s-au gândit să organizeze un astfel de muzeu tematic. Ideea a devenit mai presantă în momentul în care deja primele locomotive ieșeau la pensie, atunci când aceste locomotive, care au fost printre primele care au circulat în România au atins limita de viață”, explică inginerul Mircea Dorobanțu.

Din această nevoie a apărut acest muzeu?

Era dureroasă despărțirea de locomotiva sa a celui care a lucrat o viață întreagă, câștigându-și pâinea pe aceste mașinării fantastice. Așa s-a născut și dorința lor ca acest muzeu să existe și să cuprindă aceste vehicule.



În 1926 s-a pus problema înființării muzeului. Să nu uităm că prima locomotivă, din anul 1869, se afla la limita duratei de viață și urmau să fie casate mai multe locomotive de la începuturile căilor ferate. Cu toate că anul 1926 nu a fost un an prielnic înființării unui astfel de muzeu, ulterior, printr-un decret regal datat din 10 iunie 1939 se înființează Muzeul Căilor Ferate care, la început, funcționa cu un sediu provizoriu, sub tribunele stadionului Giulești.

Aveți o adevărată bijuterie la acest muzeu de care puțină lume știe. Vă rog să ne prezentați istoria ei.

Această dioramă a feroviarilor a fost proiectată de către salariații muzeului, pasionați ai Căilor Ferate, și ea reprezintă un traseu feroviar românesc pe bucățele, nu în totalitate, fiindcă ar fi ocupat foarte mult spațiu. Însă, acest traseu, reprezintă cea mai mare dioramă funcțională din România.

Aici întâlnim atât stații, cât și un depou, munți, dealuri, tunele, aproape toate situațiile prin care poate trece o cale ferată. Diorama are o dimensiune impresionantă și este condusă de un calculator. Practic, ea reproduce la scara 1:87 situația feroviară din România, așa cum există și în prezent. De ce spun acest lucru? Dacă o să privim stâlpii, dacă o să privim semnalele, dacă o să privim calea ferată, podurile, o să constatăm că ele sunt cu specific românesc.

Împreună cu cei cu care am construit această dioramă, am reușit să reproducem aici aceste elemente pe care nu le găsim la alte diorame din țară. Diorama este extrem de frumoasă și acest lucru îl spun și vizitatorii. Anul trecut, când nu era existenta epidemia de Covid, la un calcul al biletelor am văzut că am avut 18.700 de vizitatori. Noi credem că acești oameni au găsit ceva frumos dacă ne-au trecut pragul. Pentru public nu este doar frumos, dar este și instructiv să pășească în muzeu, unde pot găsi explicațiile la întrebările lor.

Pe această dioramă avem trenuri românești și acest lucru ne bucură. În decembrie 2011 am reușit să o punem în funcțiune spre deliciul vizitatorilor. Mai avem puțin timp și ne apropiem de un deceniu de viață al dioramei.

Ce alte elemente valoroase aveți în muzeu?

Pe lângă această dioramă, muzeul are mai multe elemente de patrimoniu care merită aduse în atenția publicului.

Foarte important de spus este că exponatele muzeului au trecut printr-o perioadă de restaurare. Din anii 1950 până prin anii 2000-2010 existau și unele exponate care nu au fost restaurate. Existau și multe locomotive cu aburi. Aceste locomotive au fost demontate șurub cu șurub și reconstruite la nivelul tehnic al zilelor noastre.

Cu această ocazie au fost scoase la lumină mai multe documente din arhiva muzeului, așa cum este firmanul turcesc prin care sultanul Abdul Medgid acordă concesiunea construirii liniei Cernavodă –Constanța, adică acea fâșie de teren din Imperiul Otoman pe care urma să fie construcția liniei propriu zisă. Avem chiar documentul în original din 1857.

Mai avem și colecții de telefoane destul de vechi, aparate care și-au făcut veacul la calea ferată, înlesnind comunicațiile dintre implegații de la două stații vecine. Avem și un birou al implegatului, avem mai multe instalații Morse care au funcționat cu mult înainte telefoanelor.

Avem fotografii vechi care au fost scoase la lumină, avem biroul la care a lucrat marele inginer Anghel Saligny. Avem și un exponat de suflet pentru noi, pentru muzeu. Nu are o vechime considerabilă, dar reprezintă, poate, cel mai vechi, document al unei căi ferate pe teritoriul românesc.

De ce spuneți acest lucru?

Noi avem o machetă, la niște dimensiuni nu foarte mari, a unui vagonet de lemn. Vagonetul real, ce se găsește în Muzeul Tehnicii de la Berlin a aparținut caii ferate a minei Ruda 12 Apostoli de la Brad din Munții Apuseni. Cu ajutorul lui se scotea minereul de aur și, la trecerea dintr-o galerie la alta, mai demult, minerii erau obligați să ridice cu mâinile acest vagonet și să-l pună pe o altă linie.

Inteligența țaranului transilvănean a făcut ca oamenii să se gândească cum am putea face acest lucru mai ușor, să nu mai fie nevoie să ridice cu mâna vagonetul de pe o linie

pe cealaltă. Deși rudimentar, la nivelul anilor 1500, aici apare pentru prima dată calea de rulare prevăzută cu macaz.

Acesta este o machetă a primului macaz descoperit în lume. Unde? În România, la mina "Ruda 12 apostoli" de la Brad. Cei care lucrau în mină s-au gândit să-și ușureze munca și, astfel, a fost inventat macazul.

Avem la muzeu o machetă a acestui macaz și putem să ne dăm seama cât de simplu era pentru acești oameni să-și ușureze munca în condițiile impuse de mină.

La muzeu găsim elemente ce odinioară au compus locomotivele cu aburi, trenuri care un circulat prin România în perioada celui de-al doilea război mondial, o bucată din linia cu cremalieră. Foarte puțini cunosc că în România a existat o linie de ecartament normal cu cremalieră. E vorba despre o șină suplimentară dințată montată în axul liniei. Astfel, locomotiva putea să se sprijine pe această cremalieră, sporind-și aderența. Noi avem o bucată chiar din fosta linie.

Mai putem vedea și macheta unui scut care a fost făcut de către inginerii români, un proiect 100% românesc. Acest scut este un dispozitiv mecanic, care avea o cupă de excavator, cu care cupă se săpau tunelele și în acest fel lucrările avansau considerabil.

Cu acest scut s-au săpat o parte tunelurile de metrou din București. În prezent, acest scuturi s-au modernizat, bineînțeles, însă ar fi bine de reținut că metroul Capitalei a avut la baza sa o tehnologie autohtonă.

- ***Marele inginer Dimitrie Leonida, în timpul studiilor sale în spațiul german, a fost impresionat de exponatele aflate la Muzeul Tehnic de la München și cele de la Muzeul Transporturilor din Berlin și, în același timp, mândru că printre ele se aflau și unele românești. Astfel, la primul muzeu, descoperirea Moara românească cu făcaie, străbunica turbinelor de apă Pelton, iar la al doilea, descoperă obiect de mare însemnătate tehnică - vagonetul de mină, construit din lemn, prevăzut cu ac (macaz), arătându-se că „invenția acului de cale ferată a fost făcută pe la anul 1600, de muncitorii valahi de la minele de aur din Munții Apuseni”.***
- ***Noțiunea dioramă este legată de evoluția muzeelor, începând cu prima jumătate a secolului al XIX-lea. Ideea unei reprezentări 3D a realității începuse să se impună în spațiul public de atunci, mai întâi în domeniul artelor (al teatrului, în special, care fructifica evoluției artei fotografice inițiate de frații Lumiere) și, ulterior, în sfera muzeelor, pentru a aduce la lumină bogăția patrimoniului.***

Cuvântul „diorama” a fost inventat de Louis Daguerre (scenograf al Operei din Paris) și partenerul său, Charles Marie Bouton, când au prezentat lumii, în premieră, cea dintâi dioramă, în iulie 1822, în cadrul unui spectacol de teatru. În cadrul acestui spectacol au fost prezentate picturi de dimensiuni mari publicului situat pe o scenă rotativă. Astfel, publicul a fost rotit, schimbându-și poziția de vizionare, picturile rămânând în poziție fixă.

- ***Născut într-o familie de ingineri constructori la 1 aprilie 1972, la Târgoviște, Mircea Dorobanțu a fost pasionat de locomotive și, în general, de tot ce înseamnă activitatea feroviară, încă din copilărie. Această pasiune i-a marcat și evoluția profesională ulterioară: a absolvit cursurile Facultății de Transporturi din București: secția Material Rulant de Cale Ferată în anul 1998 și apoi a lucrat ca inginer în sectoarele de exploatare și reparații locomotive din cadrul Depoului de Locomotive București Triaj.***

Pasiunea l-a ghidat, în anii ce au urmat, în centralul CFR Marfă, la serviciul Reparații Locomotive, iar din anul 2005, a activat în cadrul Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER - ca expert instructor în ramura tracțiune, ca Șef Serviciu Material Rulant. În prezent, este directorul Muzeului Căilor Ferate.

Sursa: <https://www.historia.ro/>