

Istoria Muzeului C.F.R.



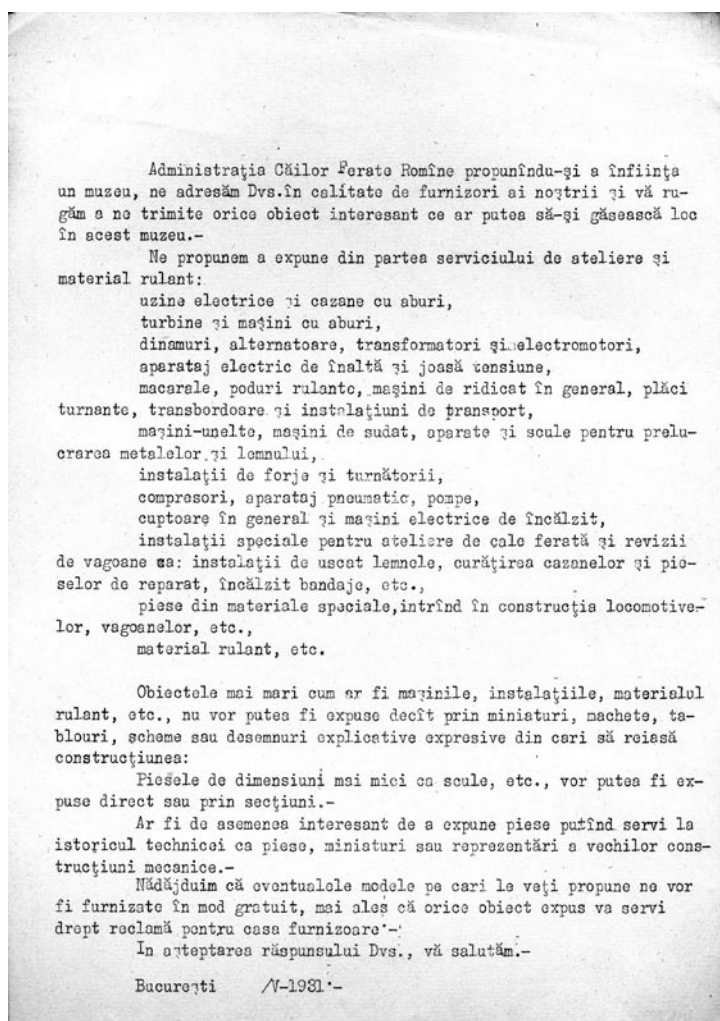
BUCUREȘTI
2014

Istoria Muzeului C.F.R.

Ideea înființării unui Muzeu al Căilor Ferate Române l-a preocupat foarte mult pe dl. General Mihail Ionescu, fost Director General și Președinte al Consiliului de Administrație al Căilor Ferate Române, cât și pe dl. Inginer Ion Macovei, Director General C.F.R., ce a pus la dispoziție toate mijloacele necesare pentru desăvârșirea operei.

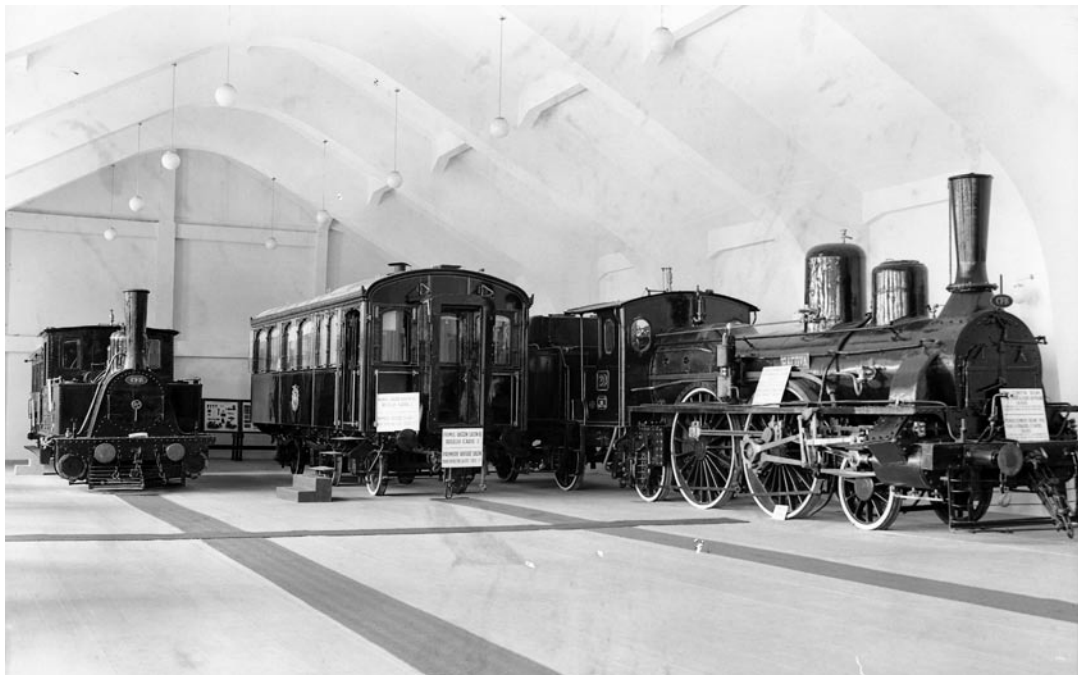
Dl. Ing. Insp. General Theodor Balș, primul care încă din 1924 s-a gândit să păstreze pentru posteritate tot ceea ce ar putea constitui un document istoric cu privire la nașterea și dezvoltarea căilor noastre ferate, a salvat de la dezmembrare câteva tipuri reprezentative ale materialului nostru rulant, ca: *locomotiva 43 "Călugăreni"*, dintre primele 6 locomotive, care au circulat pe linia București - Giurgiu (1869); *locomotiva 103 "România"*, din prima serie de locomotive Strussberg (1869 - 1870); *locomotiva 683 "Tighina"* din primele care au circulat între Cernavodă - Constanța (1860), etc.

În vederea strângerii de noi documente și materiale ce vor fi expuse într-un viitor muzeu feroviar românesc, încă din luna mai 1931 administrația CFR trimite un act în teritoriu către toți furnizorii căii ferate. Acest act prezenta propunerile de organizare a noului muzeu pentru ca toți furnizorii să știe că pot contribui la acesta.



Mai târziu, în 1937, după înființarea Direcției de Studii, dl. Ing. V. Mișicu depunea toată stăruința pentru concretizarea Muzeului C.F.R. și obținea autorizația binevoitoare a Direcției Generale C.F.R., astfel că în foaia oficială 973 din 16.09.1937 apărea primul ordin program de înființare a Muzeului C.F.R. La Direcția de Studii, dl. Mișicu a găsit un grup de colaboratori, printre care d-nii Ingineri H. Cușută și O. Vătășan, care cercetau arhivele C.F.R. ale Academiei Române, ale Ministerului de Comunicații, Arhivele Statului, etc. și adunau date asupra trecutului C.F.R. și copiau documente. Dar și personalul C.F.R., activ și pensionat, a înțeles apelul făcut prin publicații și prin conferința ținută la Cercul Inginerilor C.F.R. de dl. Ing. V. Mișicu la 09.05.1938, contribuind cu obiecte foarte interesante.

Astfel, în data de 10 iunie 1939 ia naștere în adevăratul sens al cuvântului primul muzeu cu specific feroviar din România, denumit în acea perioadă și „Muzeul ceferiștilor”. Muzeul a fost deschis în zona stadionului Giulești având expodate sub tribunele acestuia dar și în curtea stadionului.



Obiectele erau expuse într-o sală de sub tribuna Stadionului Giulești, ce avea 45 m lungime, 18 m lățime și 9 m înălțime. O parte din materialul rulant, care nu a încăput în sală, a fost expus pe liniile din parcul stadionului. În 1939 se estima că în viitor Gara Filaret, prima gară din București (1869), va fi transformată în muzeul C.F.R., așa cum s-a procedat și în Apus, unde gările situate prea central au fost scoase din folosință. Odată cu aceste obiecte au fost prezentate și unele fotografii cu vederi din muzeu și cu câteva dintre cele mai importante relicve și documente, urmate de o enumerare a unor alte obiecte interesante care încă nu fuseseră reproduse fotografic:

1. Relicve și documente în legătură cu linia București - Giurgiu:

- a) *Locomotiva 43 "Călugăreni"* (1869) care, pusă în stare de funcționare, a defilat cu 3 vagoane de călători din aceeași epocă, reconstruite după desene.
- b) Adresa din Decembrie 1866 a cetățenilor din Giurgiu către Președintele Camerei prin care cereau să nu se construiască linia ferată (fotocopie după un act din Arhivele Statului).
- c) Decretul de prezentare în Cameră a proiectului de lege de concesionare a căii ferate București - Giurgiu, semnat în 1865 de către Domnitorul Alexandru Ioan Cuza (fotocopie după un act din Arhivele Statului).
- d) Decretul de prezentare în Cameră a convenției adiționale cu antrepriza Staniforth și Barkley pentru construirea liniei ferate București - Giurgiu, semnat de Domnitorul Carol I la 14.12.1866 (fotocopie după un act din Arhivele Statului).
- e) Ordinul de Serviciu Nr. 2 (în limba franceză) din 20.10.1869, de punere în circulație a trenurilor între București și Giurgiu (fotocopie).

2. Relicve și documente în legătură cu linia Lemberg - Cernăuți - Iași:

- a) Decret de prezentare în Cameră a proiectului de înființare a Căilor Ferate Lemberg - Galați, semnat de Domnitorul Alexandru Ioan Cuza, în București la 06.03.1862 (fotocopie după un act din Arhivele Statului).
- b) Chitanța Principesei Elena Cuza către Compania constructoare a Căii Ferate Lemberg - Iași din 07.11.1873 pentru 2.230 de galbeni (prețul exproprierii a 32 ha din moșia Ruginoasa - document original din Arhivele C.F.R.).
- c) Act de cesiune a unei părți din moșia Mircești de către poetul Vasile Alecsandri pentru construirea Căii Ferate Lemberg - Cernăuți, din 22.04.1872 cu condiția de a se face stație pe moșie (document original din Arhivele C.F.R.).
- d) Gara Iași, 1870 (pictură în ulei).

3. Relicve și documente în legătură cu linia Constanța - Cernavodă:

- a) *Locomotiva 683 "Tighina"* (1860), una din primele 8 locomotive engleze de pe linia Cernavodă - Constanța.
- b) Acte de concesiune a liniei Constanța - Cernavodă, purtând firmanul Sultanului și semnătura lui Trevor Barclay, 01.09.1857 originale pe pergament cu sigilii, scrise în limbile turcă și franceză (din Arhivele C.F.R., caiet de 18 foi).
- c) Planul cu liniile și proprietățile Companiei portului Constanța (originale în limba turcă din Arhivele C.F.R.).
- d) Două cupoane de șine tip Brunel, cu care s-a construit calea ferată Cernavodă - Constanța în 1857 - 1860.
- e) Fotografia Gării Constanța (1860) și a atelierelor Constanța (1865).
- f) Nitul de argint bătut la podul de peste Dunăre de Regele Carol I, cu ocazia inaugurării acestei lucrări în 1895 ce purta cifra regal (model din aliaj care a servit la încercarea buterolei, donat de d-na Șeicărescu din Buzău).

4. **Bilete de călătorie cu diligența din anii 1865 - 1868;** s-au expus asemenea bilete între București - Zizin, București - Brașov, Brașov - Sibiu și Brașov - Timișoara, pe numele d-lui Ciurcu (donate de dl. Ing. Insp. Gen. G. Panaitopol).
5. **Material rulant:**
 - a) Primul vagon - salon al Regelui Carol I (1879) pe trei osii, luminat cu sfeșnice cu lumânări, având decorațiuni interioare și exterioare bogate, precum și cifrul regal în bronz aurit (expus în sală).
 - b) Prima locomotivă de cale îngustă 001 "Lespezi", de pe linia Crasna - Huși (1884), care a funcționat până în anul 1937 când linia a fost normalizată (expusă în sală).
 - c) Vagon clasa I și II, 00605 (1885) de pe linia de cale îngustă Crasna - Huși, dintre primele care au circulat pe acea linie, având încălzire cu aer cald May - Pape, cu alimentarea focului din afară (expus în sală).
 - d) Vagoanele 62 sufragerie și 64 bucătărie pe 3 osii, ale trenului Regal din timpul Regelui Carol I (expuse în parc).
 - e) Locomotiva 20 "Racova" (1886), prima locomotivă pentru trenuri accelerate tip "Orléans" care a condus trenul fulger de pe vremuri cu 95 km/h (expusă în sală).
 - f) Locomotiva 597 "Ocna" (1890), prima locomotivă din seria 597 - 680, pentru trenuri de marfă pe linii cu profil ușor (expusă în parc).
 - g) Plugul de zăpadă 615, unul din plugurile simple, împinse de locomotive (expus în parc).
 - h) Plugul de zăpadă mecanic 628, construit în 1931 în Suedia (expus în parc).
 - i) Automotorul 125 cu motor cu benzină "De Dion Bouton" și transmisie electrică, unul din cele 7 construite la Arad în 1906 de către fabrica *Johann Weitzer*, redenumită ulterior *Astra*. Automotorul a circulat până în 1938 (expus în parc).

O parte din vagoanele și locomotivele rezervate pentru Muzeul C.F.R. nu au putut fi expuse din lipsă de locuri; ele au fost păstrate însă pentru momentul în care va exista posibilitatea ca ele să-și ocupe locurile binemeritate.
6. **Ordin în limba germană și română din aprilie 1873** - se expunea un ordin al "Societății Acționarilor Căilor Ferate Române" prin care pictorul Szatmari era însărcinat cu fotografierea stațiilor și podurilor pentru a forma un album care să fie trimis la expoziția din Viena; s-au expus 3 fotografii ce reprezentau: locomotiva L.C.I. 55 "*Porumbelu*" a trenului de călători din stația Roman, locomotiva 56 "*Curierul*" și altele în reparații la Atelierele Pașcani; Locomotiva 33 "*Mihăileni*" a trenului de marfă (donate de d-na Ortansa Szatmani). Alte 3 fotografii au fost expuse și reprezentau Gara Filaret, Gara Botoșani și Gara Fălticeni (1873).
7. **Căile Ferate Române în timpul Războiului de Independență din 1877-1878** – se expuneau 16 fotografii: una se referea la sosirea Marelui Duce Nicolae al Rusiei în Gara de Nord și celelalte vederi ale liniei de război Frățești - Zimnicea (fotocopii după colecția Academiei Române).
8. **Acte de serviciu și decrete din anii 1887 – 1908** - se expuneau actele d-lui Ing. Emil Miculescu, fost Director General C.F.R., printre care și un decret de decorație rusă din 1878 (donate de dl. Ing. St. Miculescu).
9. **Cupoane de șine din diferite epoci, începând cu 1864.**
10. **4 pompe vechi** - s-au expus asemenea pompe de la castelele de apă din stațiuni, 2 dintre primele folosite pe linia Lemberg - Iași și 2 de pe alte linii.
11. **Documentele de la construcția liniei Ploiești – Predeal** - planuri, telegrame, rapoarte, oferte, inventare, foi de plată și meniuri de la inaugurarea din Sinaia din anii 1876 - 1878 (donate de dl. Avocat D. Cepescu).

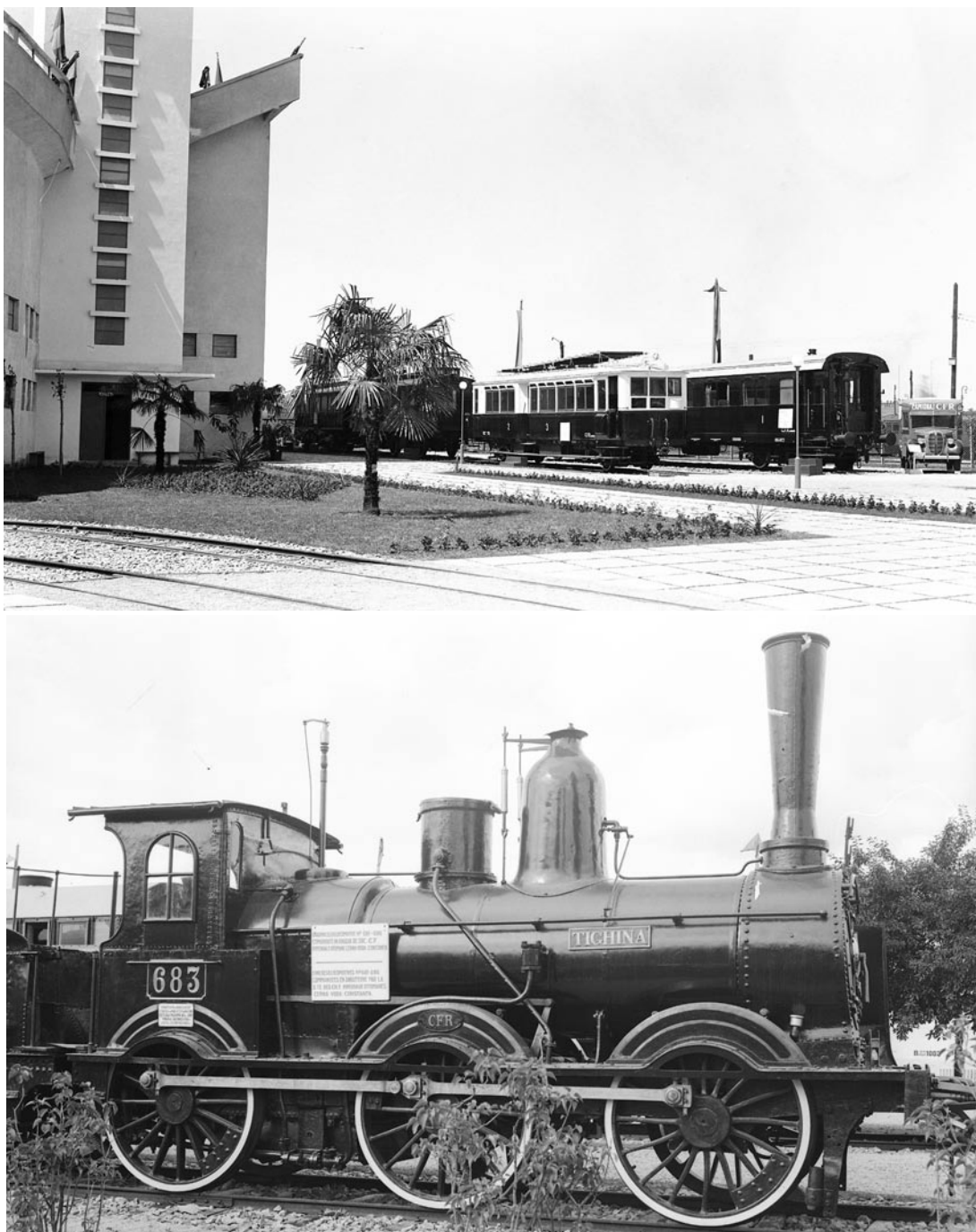
12. Fotografii cu vederi din Atelierele București – Nord - aceste ateliere au fost construite în 1872 și demontate în 1931 din motive urbanistice.

13. Fotografii cu Căile Ferate Române din timpul primului război mondial:

- a) Fotografii ce reprezentau armamentul fabricat în Atelierele C.F.R. (donate de dl. Ing. E. Miteșcu)
- b) Fotografii ce reprezentau Atelierele Galați lucrând sub bombardamentul inamic, rapoarte, ordine, bonuri de rechiziție, etc. (donate de dl. Ing. V. Mișicu).
- c) Fotografii ce reprezentau distrugerile cauzate Căilor Ferate din Bucovina (donate de dl. Ing. G. Miulescu).

14. Biroul Inginerului Th. Dragu, întemeietorul Serviciului de Ateliere și Tracțiune și inventatorul pulverizatorului de păcură din anul 1902.

15. Cutia de grăsime (1909) și pulverizatorul de păcură (1905) inventate de Ing. Gh. Cosmovici - numeroase documente, cărți, broșuri, planuri, uniforme vechi, fotografii, etc.





Timbrele jubiliare ale Ceferiadei din 1939

Ca în toate ocaziile festive mari, Direcția Generală P.T.T. a emis pentru comemorarea jubileului de 70 de ani C.F.R., o serie de timbre poștale care au rămas în circulație timp de 48 de ore. Mărcile au fost tipărite după desene fin stilizate realizate de dl. Arhitect Nedelescu. *Marca de 1 leu* reprezenta o locomotivă tip vechi în comparație cu o locomotivă tip modern (142) și un automotor; *marca de 4 lei* reprezenta o locomotivă modernă (142); *cea de 5 lei* reprezenta o locomotivă de tip vechi "Călugăreni" și Gara Filaret, cea mai veche gară a Bucureștiului; *marca de 12 lei* reprezenta un automotor modern trecând peste un pod metalic, iar *cea de 15 lei* perspectiva Palatului Administrativ C.F.R.

Execuția acestor timbre a fost făcută într-o admirabilă armonie de culori, ele fiind destinate îmbogățirii colecției filateliștilor amatori, care s-au grăbit să isprăvească întregul stoc chiar din primele ore de la apariție.

Reprezentanța pentru România a "Companiei Internaționale a vagoanelor cu paturi și a marilor expres române"

Această instituție care lucra în strânsă legătură cu Administrația Căilor Ferate Române a ținut să ia parte la festivități expunând material rulant. Vizitatorii au putut constata astfel ultimele perfecțiuni tehnice realizate la vagoanele cu paturi și vagoanele restaurant pentru a i se asigura călătorului un drum cât mai plăcut.

Presa, a IV-a putere în Stat, a fost întotdeauna auxiliarul prețios al tuturor creațiilor. Cu ocazia festivităților, scriitori și ziariști de frunte au ținut să însemneze personal evenimentul, fixând pentru generațiile următoare de angajați C.F.R. un admirabil omagiu adus muncii încordate și disciplinate a personalului uneia dintre cele mai mari Instituții ale țării.

Pe lângă Direcția Generală C.F.R. funcționa un serviciu de presă sub conducerea publicistului Ion Maxim. Acest serviciu avea sarcina de a informa conducerea generală despre tot ce se publica în presă, precum și de a coordona informațiile zilnice ce reieșeau de la C.F.R. în legătură cu întreaga activitate feroviară română.

Redactorii marilor cotidiene erau de mulți ani acreditați pe lângă Administrația C.F.R. Ei erau de fapt informatorii opiniei publice și colaborau prin importante ziare ale căror reprezentanți erau, la punerea în valoare a tuturor realizărilor în domeniile atât de variate ale activității C.F.R. Ziariștii acreditați pe lângă Administrația C.F.R. erau: *C. Ștefănescu - Fulga* (redactor al ziarului "Universul"), *Constantin Petrescu* (Directorul ziarului C.F.R. "Manevra" și redactor al ziarelor "Semnalul" și "Jurnalul"), *George Manta* (redactor al ziarelor "Argus", "Timpul" și al agenției "Rador"), *Nicolae Negulescu* (redactor al Ziarului "Curentul"), *Dr. Armenag Mirahorian* (redactor al ziarului "România") și *Simicel Simionescu* (redactor al ziarului "Ordinea").

După întoarcerea în tribună a M.S. Regele și a întregii suite a început defilarea materialului rulant:

- a) primul tren care a circulat în România între București - Giurgiu în anul 1869, tren în care a călătorit Regele Carol I;
- b) trenul în care și-au făcut intrarea triumfală în București, prin gara Mogoșoaia, Regele Ferdinand și Regina Maria;
- c) prima locomotivă fabricată în România;
- d) tren de persoane;
- e) tren accelerat
- f) tren rapid
- g) trenuri automotoare
- h) tren rapid de coletărie
- i) tren de marfă
- j) tren petrolifer
- k) tren macara
- l) tren plug de zăpadă
- m) tren sanitar
- n) tren automotor sanitar
- o) tren baie
- p) tren brutărie.

În timp ce avioanele C.F.R. străbăteau văzduhul, pe terenul stadionului a urmat defilarea personalului C.F.R. avându-l în frunte pe dl. Ing. Insp. General Ion Macovei, Director General C.F.R., urmat în linia a

două de d-nii: Ing. Insp. Generali George Panaitopol, Traian Pârvu și Dr. Aron Pușcariu, subdirectori generali C.F.R.

Evenimentul a luat sfârșit la orele 13⁰⁰, moment în care toți cei prezenți, incluzând Înalta Asistență, au părăsit festivitatea. În jurul orelor 13³⁰, în saloanele restaurantului Athénée-Palace, Administrația C.F.R. a oferit un dejun în onoarea vizitatorilor străini, reprezentanți ai căilor ferate europene.

După programul serbărilor oficiale, reprezentanții căilor ferate străine au făcut două excursii una pe Valea Prahovei și alta pe Dunăre. Prima excursie a avut loc în data de 11 iunie 1939. Grupul de reprezentanți ai căilor ferate străine, împreună cu membrii de familie ce i-au însoțit, au plecat spre Sinaia cu un tren special *Pullman* și au vizitat Castelul Peleş, după care conform programului stabilit drumul a continuat spre localitatea Brazi unde au vizitat rafinăria Creditul Minier. În ziua de 12 iunie 1939, oaspeții au vizitat întreprinderile Malaxa din București, una din cele mai importante industrii metalurgice românești. În aceeași zi, cu un tren special Pullman, reprezentanții administrațiilor căilor ferate străine, însoțiți de dl. Inginer Inspector general Ion Macovei și de domnii ingineri inspectori generali George Panaitopol și Traian Pârvu precum și de câțiva directori centrali C.F.R. au plecat spre malurile Dunării.

În ziua de 4 aprilie 1944, Muzeul Căilor Ferate ca și alte obiective feroviare au fost bombardate. Din păcate, multe dintre exponatele de valoare au fost distruse. Deși înființat de scurt timp, muzeul avea să fie astfel închis.

În anii '50, apare din nou ideea înființării unui muzeu feroviar în România. Pentru acest muzeu, CFR va folosi o clădire aflată în imediata vecinătate a stației Gara de Nord.



Această clădire avea să fie reamenajată și complet renovată pentru viitorul muzeu, aspectul ei fiind total schimbat. În această clădire funcționează și azi Muzeul Căilor Ferate.



Fiind redeschis în perioada stalinistă când România era puternic sovietizată exponatele acestui muzeu nu reflectau istoria căilor ferate de pe teritoriul nostru ci mai degrabă realizările Uniunii Sovietice. Deschiderea acestui muzeu a avut un scop mai mult propagandistic, specific perioadei, întrucât despre căile ferate erau puține materiale de valoare istorică. În schimb, erau prezentate activități privind lupta de clasă a proletariatului. Nu putem uita că aici a fost prezentată și ușa de la celula unde a fost deținut președintele comunist Gheorghe Gheorghiu Dej, dar și alte aspecte mai puțin legate de activitatea feroviară. Se poate observa din imagini cât de rigide erau grupurile în care toți vizitatorii erau în uniforme feroviare și ascultau „cu interes” prețioasele explicații.







După terminarea acestei epoci întunecate, muzeul este din nou închis pentru reamenajare.

Odată cu aniversarea liniei București Filaret Giurgiu, muzeul este redeschis în același loc și astfel, în 31 octombrie 1969 revine la activitatea muzeistică în cel mai adevărat sens al cuvântului. În afara sălilor de expunere va fi adusă și locomotiva „Calugăreni” împreună cu trei vagoane de călători pe două osii.









Anii ce au urmat după 1989 nu au adus mari schimbări în activitatea muzeului. Au intrat în patrimoniul muzeului puține exponate și sălile de expunere au fost menținute cu eforturi să fie deschise publicului, fiind necesare numeroase lucrări de renovare. După anul 2010, muzeul intră din nou în atenție și astfel apar noi exponate și se începe reamenajarea și regândirea sa. Prima sală reamenajată a fost sala nr. 3 pentru a primi cel mai ambițios proiect al muzeului de până acum. Astfel, aici a fost construită cea mai mare dioramă feroviară din țară. Prin dimensiunile sale de 14 x 4 metri, această dioramă a fost proiectată să atragă un numeros public, ceea ce se poate observa și prin creșterea numărului de vizitatori de peste 10 ori în ultimii ani. Tot în această etapă muzeul a fost dotat cu numeroase vitrine și au fost restaurate numeroase exponate.





