

DE LA TRAMVAIUL CU CAI LA TRAMVAIUL MODERN

Alexandru Lancuzov

Tamvaiul cu cai

Originea cuvântului tramvai provine de la însuși inventatorul acestui mijloc de transport, Benjamin Outram care a propus îngroparea șinelor în pavajul străzii, în 1775. Primele tramvaie cu cai au apărut la New York în 1859. Timișoara a fost orașul românesc în care au fost folosite prima dată aceste mijloace de transport, în vara anului 1869.

Anul 1871 este cel în care Primăria acordă concesiunea « drumului de fier american » lui Harry Hubert de Mervee Slade, reprezentantul unei societăți belgiene. Dreptul de construcție și exploatare se acorda pe timp de 45 de ani, urmând să expire în 1916. Dezbateri în cadrul Consiliului Comunal existaseră încă din 1868, când mai mulți ofertanți au solicitat această concesiune, dar nici una nu a fost finalizată.

Lucrările începute în același an, au durat până în primăvara anului 1872, când prima linie a fost finalizată. Avea punctul de plecare la Bariera Mogoșoaiei și capătul la Calea Moșilor, trecea pe la Teatrul Național, Sf.Gheorghe, str.Romană. A doua linie pleca din Șoseaua Bonaparte și se sfârșea în Calea Călărașilor, iar ultima avea traseul Sf.Gheorghe - Calea Văcărești. Cele trei linii aveau o lungime de aproximativ 20 km, construcția ridicându-se la suma de 12.900 lei.

« Omnibuzurile americane » aveau conducători români, cu uniforme și șepci roșii, dar cu inspectori străini. Pe platforma imperială se putea citi inscripția: « The Bucharest Tramways ». Numai pe timpul verii și pe linia care ducea la Târgul Moșilor, existau vagoane cu imperială dar fiindcă au fost intens solicitate s-au deteriorat în scurt timp și au fost scoase definitiv din uz. Populația Bucureștilor a fost foarte receptivă și bucuroasă la apariția tramvaielor, la început denumindu-le « traivan » sau « trangavan ». O descriere elocventă ne parvine de la Ulysse de Marcillac, un contemporan al epocii : « sunt într-adevăr, cu băncile lor din catifea roșie, de o rară eleganță și foarte confortabile fără zguduituri, aluneci pe șine de fier, ceea ce este o voluptate când ești obișnuit cu scuturăturile birjei pe caldarâmul nostru. »¹

Societatea concesionară trebuia să anunțe Primăriei, la începutul fiecărui an, prețurile fixate, care nu le puteau depăși pe cele fixate de către Consiliul Comunal :

- pentru un singur călător 0,20 lei pe km ; pe imperială taxa era de 0,13 lei ;
- militarii și angajații statului purtând uniformă urmând a plăti 0,14 lei pe km ; prețul fiind redus la jumătate când călătoreau pe imperială ;
- bagajele voluminoase se vor taxa de la 1,50 la 32,50 lei pe km.

Tarifele percepute erau afișate în fiecare vagon și porneau de la 15 bani pentru o stație, ajungând la 40 pentru trei stații pentru biletul cu loc. Pentru cel fără loc pe bancă,

¹ Ulysse de Marcillac, *Ghidul călătorului în București*, București, 1872, p.168.

prețul era puțin mai mic, la fel și iarna, numai pentru țărani în haine populare. Pentru copiii de până la 6 ani nu era nevoie de bilet, dacă erau ținuti în brațe.

Cele mai multe probleme întâlnite în exploatarea tramvaielor cu cai erau cele de ordin tehnic, anume deraierile și sistemul deficitar de frânare. Deraierile se produceau în curbe și în pante datorită faptului că nu exista o adâncime suficientă a cantului șinei metalice și a greutateii relativ mici a vehiculului. Privitor la sistemul de frânare, acesta era compus dintr-un angrenaj cu roți dințate care, prin răsucirea unei manivele, presa frâna pe șină. Când tramvaiul staționa în pantă sau în rampă, se punea o pană metalică pentru blocarea roților.²

Altă situație des întâlnită era cea în care, pentru urcarea unor pante cu un unghi mai pronunțat, se mai adăugau atelajului un cal sau chiar doi înaintași (cetlăiași). Străzi ca Mihai Vodă spre Calea Mogoșoaiei (Victoriei), pe lângă C.E.C., Podul Izvor spre Arhivele Statului și Uranus puneau, din acest punct de vedere, mari probleme. Cel mai cunoscut urcuș era cel unde strada Câmpineanu taie Calea Victoriei: « Cai cu coastele ieșite ca niște cercuri de butoi care câte patru la ham în răcnetele sălbatice sub codriști de bice scărând scântei din colții potcoavelor, ochi speriați și zăbalele de spumă cu limbile scoase urcau harabaua tramvaiului 1 din josul străzii Câmpineanu spre Târgul Moșilor. »³

Caii extenuați se schimbau la capătul liniei și tot aici vizitii se cinsteau cu câte o țuiculiță. Pentru reluarea traseului, vatmanul trecea în celălalt capăt al vagonului, iar pentru mutarea pe șinele de întoarcere, copiii acționau manual un macaz. Pentru a struni caii, vizitii avea la îndemână un bici cu care mai atingeai caii care nu făceau față traseului.

Până la introducerea stațiilor fixe, călătorii care doreau să coboare, trebuiau să tragă de un șnur care acționa un clopoțel, atenționând conducătorul de intenția sa. Pentru urcare, călătorul semnaliza vizitului cu mâna și acesta oprea vagonul producând discomfort celorlalți călători.

Pe lângă cele trei linii inițiale, au mai fost construite încă două, prima plecând din Piața Victoriei și sfârșitul la Bufet iar cea de-a doua de la Piața Sf.Gheorghe la Bariera Uliței Herăstrău (Calea Dorobanților). Depoul Societății se afla pe strada Bonaparte.

Tramvaiele de vară, deschise, aveau aspectul unor platforme cu scânduri pe jos, cu șase rânduri de bănci așezate transversal. Pentru urcare, existau scânduri lungi, de fiecare latură a vagonului, așezate mai sus față de nivelul străzilor. Nu existau uși și, de aceea, urcarea și coborârea se făceau pe toate părțile. În locul ferestrelor, existau perdele groase, cenușii, care culisau, în caz de intemperii.⁴

Șinele erau așezate, de obicei, în axul străzii, dar, dacă strada era prea îngustă, se opta pentru soluția unei singure linii, spre exemplu, strada Smârdan. Ecartamentul șinelor era de 1,435 m și distanța dintre cele două sensuri, de 1,965 m.⁵

Conform articolului 8 al actului de concesiune, întreținerea pavajului dintre șine și curățarea zăpezii cad în sarcina concesionarului. Din acest motiv, au existat numeroase neînțelegeri între companie și Primărie. Întâlnim situația hilară când Primăria este înștiințată

² George Potra, *Din Bucureștii de altădată*, București, Ed.Științifică și Enciclopedică, 1981, p.287.

³ Ioachim Botez, *op.cit.*, p.16.

⁴ George Potra, *Din Bucureștii de altădată*, ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1981, p.287.

⁵ Bogdan Alexandrescu, *op.cit.*, p.21.

că Societatea a curățat de zăpada străzile pe unde circula tramvaiul, iar oamenii Primăriei au aruncat-o pe linia tramvaiului. La rândul său, Primăria, prin Serviciul Salubritate, somează Direcțiunea companiei ; « Subsemnatul, vă invit D-le Director să binevoiți a face ca conform art.8 din actul de Concesiune să se curețe și să se ridice toată zăpada care vă privește. »⁶

Serviciul Drumurilor din cadrul Primăriei întocmește un raport spre a fi prezentat inginerului-șef , în care arată cum Societatea nu s-a preocupat de întreținerea pavajului dintre șine, care este într-o stare deplorabilă. Pe lângă acestea, nici când timpul nefavorabil a trecut, nu s-au făcut lucrări de corectare pentru cei 17 km de pavaj care intrau în sarcina Societății. Pentru a remedia situația, se întocmește o comisie compusă dintr-un reprezentant al Societății, un inginer din Primărie, delegatul Ministerului Lucrărilor Publice și un reprezentant al Poliției.

Comisia constată starea pavajului, în mare parte serios deteriorat pe mari artere ca Moșilor, Academiei, Văcărești. Concesionarului îi este cerut să extindă pavajul în afara șinelor cu 25-30 cm, deoarece numai prezența șinelor și a tramvaiului este cauza acestei deteriorări.

Din pricina acestor neînțelegeri între Primărie și societatea concesionară, a existat un proces, în 1883, în care arbitrii au decis că Direcțiunea Tramvaielor este datoră să întrețină pavajul, să curețe și să ridice nu numai zăpada, dar și noroiul dintre șine. Se mai impunea Societății schimbarea actualelor vagoane, care sunt în stare proastă, cu unele noi, ce vor trebui să aibă avizul Primăriei.

Ultima hotărâre a dat naștere unui alt conflict între Primărie și Direcțiune, deoarece acesteia din urmă i se cerea construirea unor localuri de așteptare (chioșcuri) după modelul marilor capitale din Occident.⁷ Această prevedere era stipulată și în actul de concesiune, dar până acum, nu se întreprinsese nici o măsură pentru înființarea lor.

Primăria adresează Societății o listă cu locurile unde se vor înființa aceste chioșcuri:

I. Linia Șoseaua Bonaparte- Calea Moșilor

- vor fi 7 localuri dintre care 3 de pe Calea Moșilor se vor închiria.

II. Linia Bonaparte – Călărași

- sunt prevăzute 6 chioșcuri

III. Linia Sf.Gheorghe – Văcărești

- doar 3 stații, una fiind la « apele minerale »⁸

Societatea considera că cele 16 « locuri pentru adăstarea publicului » sunt prea multe în raport cu numărul de km. parcurși de liniile de tramvai, considerând că zece chioșcuri sunt suficiente. Decizia arbitrilor a impus Societății construcția a 12 localuri. Ingerului-șef al Primăriei îi este adus la cunoștință că «chioșcul ce societatea de tramvai îl construiește în dosul Teatrului Național, este o construcție destul de plăcută ochiului, dar nu poate scuti pe pasageri decât de ploaie, nefiind luate nici un fel de dispozițiuni în contra frigului.»⁹

⁶ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul tehnic, ds.34/1883, f-63.

⁷ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul Tehnic, ds.34/1883, f.3

⁸ *Ibidem*, f.16.

⁹ *Ibidem*, f.113.

O altă problemă care s-a ivit în privința chioșcurilor a fost aceea a materialului din care trebuiau să se construiască. Deoarece construcțiile din scânduri erau interzise în București. Primăria solicită ca acestea să se realizeze din metal, fapt ce a strânit reacția Direcțiunii Tramvaielor. Și pe drept cuvânt, după cum reiese din răspunsul acesteia, deoarece “sunt nepractice fiindcă vara se încing și nu vor putea să stea oamenii sub ele, iar iarna frigul va fi și mai mare.”¹⁰

În 12 octombrie 1883, Primăria este înștiințată că în trei luni toate chioșcurile vor fi terminate neputându-se finaliza lucrările înaintea acestui interval.

Ținând cont că trecuseră mai bine de 10 ani de la lansarea primelor vagoane, Direcțiunea Tramvaielor a făcut demersurile necesare pentru înlocuirea celor uzate și sporirea parcului cu noi vagoane importate. În mai 1883, Primăriei i se cere să accepte vagoanele fără imperială. Aceasta, deoarece vagoanele cu imperială sunt mult mai grele și pentru că doar vara oamenii se urcă pe platformă, nu și în anotimpurile răcoroase. Primăria acceptă oferta Societății și condiționează ca să se interzică fumatul în vagoane, deoarece se primiseră mai multe reclamații. Răspunsul Societății a venit la scurt timp și aflăm că cele 13 vagoane au fost comandate conform fotografiei la Philadelphia, având un cost de 620000 franci și sunt pe drum. Dar, privitor la fumat, « ...este imposibil de a opri pentru ca lumea aceia se deprinsu cu aceste obiceiuri și noi nu putem să oprim publicu de a avea conductorii maltratați pe fie care di »¹¹. Primul lot de 9 tramvaie din import a fost pus în circulație la sfârșitul lunii noiembrie și fiecare vagon putea primi 12 călători în interior, existând șase locuri pe platforma din față pentru fumători. Vagoanele noi, cu numere de la 52 la 60, au fost puse în circulație pe linia nr.1 Podul Mogoșoaiei – Bariera Moșilor, Majoritatea acestora au făcut 9-10 curse pe zi.

Altă problemă care a măcinat relațiile dintre Primărie și Societate a fost aceea a prețului biletelor. Bineînțeles că Primăria dorea ca prețurile să fie cât mai modice, în timp ce Societatea își vedea amenințate câștigurile, dacă ar fi respectat cerințele Primăriei, deoarece suma totală pe care un călător o plătește pentru două sau mai multe stații nu este mai mare de 40 de bani.¹²

Ținând cont că până în 1889, în București, nu existau decât 20 de km. De linie și, în ciuda cererilor repetate ale Primăriei de a se prelungi liniile mai ales până la cele două gări, tensiunea s-a accentuat. La procesul din 1883, Societatea nu fusese obligată de Comisia de Arbitraj să prelungească liniile, dar existau numeroase cereri ale publicului în acest sens.¹³ Refuzurile repetate ale companiei au determinat Primăria să o acționeze din nou în instanță, pentru pretențiile acesteia de monopol pe care susținea că îl deține. Mai mult, în februarie, s-a ținut o licitație publică pentru a se încredința o nouă concesiune de linii de tramvaie. Primarul Capitalei, Pake Protopopescu, acordă o nouă concesiune. La licitație participaseră două societăți străine, una olandeză și alta belgiană. La 29 noiembrie 1890, reprezentanților celor două societăți, cavalerul I.Keun, fost ministru al Olandei în România și Adolf Otlet,

¹⁰ *Ibidem*, f.59.

¹¹ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul Tehnic, ds.34/1883, f.53.

¹² *Ibidem*, f.43.

¹³ *Ibidem*, f.3.

intreprenor de tramvaie, le-a fost acordată concesiunea pe timp de 26 de ani. Articolul 5 prevedea construirea și exploatare a 4 linii de tramvai cu cai și una electrică. A mai fost prezent la această licitație Ercole Grazia-Dei, delegat al Consiliului de administrație al « drumurilor de fier », reprezentantul bancherului din Constantinopol, Frederico Thalasso. Concesiunea nouă a luat numele de « Societatea Anonimă pentru exploatarea de căi ferate și tramvaiuri. »¹⁴

Concesionarii propun Primăriei noile tipuri de vagoane pentru vară și iarnă. Vagoanele de vară, asemănătoare unor trăsură deschise din toate părțile, aveau cinci rânduri de banchete așezate transversal, fiecare bancă având o lungime de 1,80 m, putând primi patru persoane. Banchetele erau confecționate din scânduri de lemn de nuc, distanțate între ele. Reazemul era mobil, pentru ca pasagerii să poată vedea parcursul. Pe platforma din față, lângă vizitiu, era prevăzut un loc unde puteau sta șase persoane în picioare iar pe cea din spate putea sta opt călători. Pentru a face călătoria cât mai confortabilă, era prevăzută suspensia pe arcuri. Există și un sistem de ventilație în partea superioară și pe laturile vagonului, iar perdelele se trăgeau lateral. Vagoanele erau vopsite la exterior în albastru, galben și bronz, iar la extremități aveau sigla Primăriei. În față, în spate și lateral aveau un număr de înmatriculare, iar în partea superioară, indicarea parcursului.

Trăsurile de iarnă aveau la interior două banchete cu câte 6 locuri fiecare, în plus la platforma vizitiului mai erau tot 6 în picioare, iar în spate 5 locuri. Deoarece în actul de concesiune nu era specificat tipul de șine, concesionarul nu le-a prevăzut cu traverse sau lungime pentru fixare, ci cu tiranți de fier.

În ședința sa din 24 februarie 1891, Consiliul Comunal aproba planurile Societății și aduce unele observații și modificări:

Nu a fost de acord cu linia dublă decât pe bulevard ;

Stațiile se pot închiria putând fi și prăvălii ; nu sunt admise gherete din lemn ;

Nu se va pune sigla Primăriei, deoarece este o concesiune privată ;

Sistemul de șine este lăsat la aprecierea concesionarului ;

Vagoanele vor avea plăci cu indicarea parcursului și iluminare interioară.

Din grupul inițial al celor patru concesionari ai liniilor de tramvaie în București, rămân în conducerea acestora doar doi, respectiv Frederico Thalasso și Ercole Grazia-Dei. J.Keun și Adolf Otlet trec asupra primilor doi drepturile lor de concesiune: « ...concesiunea sus-zisă privește numai pe dl.Frederico Thalasso și contele Grazia-Dei, toate drepturile trec asupra d-lui Frederico Thalasso, care, împreună cu contele Grazia-Dei, rămân absoluții și singurii proprietari pe acea concesiune... »¹⁵

Ministerul de Finanțe anunța Noua Societate de Tramwayuri că va trebui să plătească o taxă de 50 de bani pentru fiecare 100 lei din valoarea construcției. Primăria primește propunerea de furnizare a pietrei cubice pentru pavarea traseelor pe unde se vor așeza noile linii actualmente acoperite cu pavaj de bolovani. În schimb, Societatea se obliga să suporte costul manoperei și al nisipului. Pe lângă acestea, nu dorea nici o taxă comunală pe timp de 10 ani, asupra materialelor care vor fi aduse prin gările Nord și Filaret.

¹⁴ „Buletinul Societății Politehnice București”, vol.II.nov.1931., p.1929.

¹⁵ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul Tehnic, ds.5/1891, f.44.

În iulie 12891, Primăria este anunțată că va fi dată circulației linia Teilor-Rahovei în lungime de peste 4 km. Datorită acestei construcții cca 50 de proprietari de pe Calea Rahovei, care își vedeau amenințate interesele comerciale cu satele apropiate Bucureștiului, adresează o petiție: « Prin faptul înființării acestei linii, nouă comercianților, schimbându-se circulația populației rurale din vecinătate cu care lucrăm, pe o altă stradă, ne găsim actualmente într-o criză vom fi dar și mai expuși la enorme pagube atât materiale cât și morale. » Primăria răspunde favorabil cererii comercianților, notificând hotărârea și Societății pentru a proceda de cuviință. În același timp, autoritățile se confruntă cu o situație delicată, deoarece peste 800 de locuitori ai Căii Rahoivei adresează o cerere Consiliului de a suspenda ultima hotărâre care « înlesnea comunicația la un foarte important număr de locuitori, cari, cea mai mare parte sunt meseriași și lucrători, și au absolută și mare nevoie de viteza unui drum, care să-i transporte mai în toate părțile orașului. Prin urmare, decisiunea luată pentru construcția acestei linii de tramvaiu a fost aplaudată și binecuvântată de toți cei din partea locului, care așteptau cu nerăbdare începerea, terminarea și punerea ei în circulație – mai cu seamă după asigurările ce ați dat prin întrunirile publice și prin publicitate. »¹⁶

« Noua Societate de Tramwayuri » avea angajați 24 de rânđași cu ziua și 17 vizitii. Vizitii erau obligați să respecte un set de reguli impuse de Primărie:

-« Constructorii nu vor lăsa să se urce în vagoane decât numai atâția călători câte locuri sunt pe bănci și pe platforme;

-Constructorii sunt datori : a nu lăsa să se urce în vagoane cei ce sunt îmbrăcați murdar sau care ar incomoda pe călători. A nu primi câini în vagoane.

- A nu lăsa pe cineva să se agațe de vagoane, fie chiar de scară, fiind foarte periculos.

- A nu lăsa să se urce vreun individ în stare de beție. A nu lăsa pe călători să fumeze în vagoanele de iarnă. »¹⁷

Conducătorii erau obligați să oprească numai la stațiile indicate pe străzi dar și la solicitarea călătorilor fie pentru urcare sau coborâre, cu excepția locurilor în pantă, rampă sau în curbe. Intra în obligația călătorilor să prezinte biletul pentru control. Taxa de călătorie varia de la 15 bani pentru o stație, dublându-se pentru întreg parcursul.

Cumulând liniile Vechii Societăți cu cele ale Noii Societăți, observăm existența a 10 linii de tramvai cu cai:

Nr.1 Cimitirul Sf.Vineri – Gara de Nord – Bariera Moșilor

Pornirea se făcea din dreptul cimitirului, străbătea Calea Griviței, Câmpineanu, trecea prin fața casei lui Pake Protopopescu, prin Lipscani și parcurgând toată Calea Moșilor, se prea în locul actualului magazin Bucur Obor.

Nr.2 Bariera Călărașilor- Piața Victoriei.

Pleca din Calea Călărașilor, parcurgea str.C.A.Rosetti și de la Romana ajungea în Piața Victoriei.

Nr.3 Piața Victoriei – Bufet

Străbătea Șoseaua Aviatorilor până în dreptul Monumentului, făcea stânga pe Ion Mincu până la întretărirea cu Kiseleff.

¹⁶ Ibidem, f.57-

¹⁷ Arhivele Statului. Primăria Municipiului București. Serviciul Tehnic,ds. 5/1891, f.77.r

Nr.4 Piața Sf.Gheorghe – Lânăriei

Străbătea str.Decebal, Calea Văcărești, trecea podul V.Alecsandri și ajungea în str.Lânăriei.

Nr.5 Piața Sf.Gheorghe – Bariera Dorobanților

Străbătea str.Colței, Rosetti, și ajungea până în locul unde Șos.Ștefan cel Mare se întretaie cu Calea Dorobanților (la cinematograful Studio).

Nr.8 Oppler- Teilor

Pornea din dreptul fabricii de bere Oppler, parcurgea str.Izvor, traversa Bulevardul Elisabeta și prin Brezoianu, Golescu și Romană ajungea în str. Teilor, lângă Spitalul Colentina.

Nr.9 Bragadiru – Moșilor

Pleca de la Antrepozite, parcurgea toată Calea Rahovei, ajungea pe Smârdan, apoi trecea prin Piața C.A.Rosetti și de aici până la capătul liniei în dreptul bisericii Sf.Ion-Moși.

Nr.10 Piața Victoriei – Cimitirul Bellu

Pleca din Piața Victoriei, trecea prin Piața Matache, ajungea pe Brezoianu. Din Calea Victoriei trecea prin fața Poștei, o lua pe Bulevardul Carol, traversa Dâmbovița și mergea pe Șerban Vodă până la Cimitir.

Nr.11 Antrepozite – Dudești

Pleca de la Antrepozitele Comunale, parcurgea Calea 13 Septembrie, traversa Calea Victoriei trecând prin fața Bisericii Stavropoleos ieșind în Smârdan. Capătul era la biserica Troița.

Nr.12 Gara Filaret – Luter

Punctul de plecare era în fața Gării Filaret, străbătea str.11 iunie, Calea Rahovei, trecea Dâmbovița pe podul din fața Tribunalului, ieșea în Calea Victoriei, intra pe Bulevardul Elisabeta, trecând prin fața Cișmigiului. Ajungea în str.Dinicu Golescu, Viting și Plevnei, până la șos.Basarab, la Fabrica de Bere.¹⁸

În 1902, Primăria solicita celor două companii concesionare existente, un plan cu intervalul de succedare al tramvaielor pe liniile existente. Din statisticile transmise de concesionari, reiese o medie de maximum 10 minute, în funcție de traseu, dar și de Societatea concesionară. Observăm că în cazul Vechii Societăți, pe linia nr.5 Dorobanți – Sf.Gheorghe, media era de peste 15 minute și linia nu era foarte lungă. Un traseu într-adevăr lung îl avea tramvaiul cu nr.12, Filaret – Luter, cu o medie de 8 minute. Linia electrică cu nr.14 înregistra o medie de 7 minute.

Ca mijloace de transport, tramvaiele și-au dovedit utilitatea față de călători. Dar iată că acestea au fost folosite și cu un alt scop, mai puțin pașnic decât acela pentru care au fost construite. În martie 1906, numeroși manifestanți, în marea lor majoritate tineri, au manifestat contra spectacolelor de teatru care se țineau în limba franceză. În luptele stradale cu forțele polițienești, 4 vagoane de tramvai sunt folosite pe post de baricade. Două garnituri sunt răsturnate de-a lungul străzii Regale, iar celelalte două, pe str.Acaemiei, pentru a boloca

¹⁸ „Monitorul Comunal al Primăriei București!”, XV, 1890, nr.45, p.526.

accesul dinspre Ministerul de Interne. Studenții urcați pe vagoanele răsturnate militau pentru un spirit patriotic mai pronunțat și fluturau steaguri tricolore.¹⁹

Cursele făcute de Noua Societate au fost de cca. 270.000 anual, iar numărul pasagerilor transportați atinge 6 milioane. Linia electrică a deservit 1 milion de călători, dar locul I îl ocupa linia Popa Tatu, cu 1,5 milioane. Liniile cele mai solicitate din punct de vedere al curselor făcute erau: Isvor, Rahovei, Popa Tatu (57.000), cele din timpul verii, maximum-ul înregistrat fiind în perioada iunie-august.

La sfârșit de secol al XIX-lea, Bucurșetiul avea 46.000 metri liniari de șine pentru tamvai. Personalul era compus din 350 de salariați: 90 conductori, 90 de vizitii, 60 pavatori, 10 controlori și alții. Se întrebuințau pe toate liniile 49 de vagoane și 313 cai.

2. Tramvaiul electric

Folosirea electricității pentru punerea în mișcare a vagoanelor de tramvai a fost un moment deosebit de important pentru avântul luat de noile mijloace de propulsie. Era pentru prima dată când, pentru deplasare, nu se mai foloseau căile tradiționale, respectiv caii. Inventatorul tamvaiului electric a fost belgianul Depoele, în 1879, dar francezul Siemens a fost cel care a perfecționat sistemul.

În 1880, în Rusia, a fost folosit curentul electric pentru a pune în mișcare un tramvai compus dintr-o locomotivă și trei vagoane. Mici. Curentul electric se transmitea printr-o șină suplimentară terestră. În ciuda unor inconveniente majore, ca permanentul pericol pentru oameni și mai ales pentru copii, cercetările au avansat rapid până la montarea unor acumulatori. Aceștia trebuiau să înlocuiască problema producerii și transportului de electricitate de la centrale. Totuși, nici acest sistem nu a dat rezultate satisfăcătoare, din pricina greutății considerabile și a limitelor sale.

Cealaltă problemă majoră era cea a captării curentului electric. La început, s-a optat pentru o linie aeriană, dar sistemul, incipient, nu permitea un contact permanent. Din acest motiv, s-a încercat coborârea firului electric în subteran și protejarea acestuia printr-un canal de beton. Cu toate acestea, infiltrațiile au făcut ca atenția să se îndrepte din nou spre soluția aeriană, încercând să se găsească un sistem eficient de captare. În 1887, s-a introdus troleul (pantograful), ce avea în cap o rotiță ce rula pe firul din aramă.

În București, conform actului de concesiune din 30 noiembrie 1890, survenit între Primărie și „Noua Societate de Tramway”, aceasta din urmă trebuia să dea în folosință, în termen de 3 ani de la semnare, o linie electrică pe Bulevard. Pentru producerea energiei s-a construit, în 1892, o uzină electrică la Grozăvești, pe un teren de 1 pogon, acordat gratuit de către Primărie. Pentru prima dată s-a folosit în țară petrolul pentru a pune în mișcare turbinele.²⁰ În urma studiului de fezabilitate, a ieșit în evidență problema majoră a infiltrațiilor. Lipsa canalizării făcea ca în subteran să stagneze apa și alte resturi, ceea ce putea aduce serioase întreruperi și pierderi de putere. În 1892, s-a înființat o comisie în

¹⁹ Ion Bulei, *Viața cotidiană în timpul lui Carol I*, ed. Tronic, București, p. 189.

²⁰ Arhivele Statului, Primăria Municipiului Bucurșeti, Serviciul Tehnic, ds. 1/1893, f. 1 și George Potra, *Din București de altădată*, ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1981, p. 290.

Primărie, pentru a studia posibilitatea rezolvării acestor probleme dar și o nouă propunere din partea Societății.

Deoarece rezolvarea problemei captării apelor din subetern printr-un sistem de canalizare nu era potrivită momentului, concesionarii au propus ca alimentarea să se facă prin fire aeriene. Pentru aceasta, urmau să se amplaseze stâlpi pe mijlocul bulevardului, având o distanță între ei de 30 m. Stâlpii urmau să suporte și instalația de iluminare electrică publică. Comisia condusă de inspectorul Lucrărilor Publice Al.Orăscu, a hotărât că soluția cea mai bună este cea a liniei aeriene. Scadența devenea tot mai apropiată dar nici după 2 ani lucrările nu începuseră. Mai mult, concesionarii adresează o somație Primăriei, cerând urgent ca Bulevardul, pe toată lungimea sa, să fie canalizat și pavat cu piatră cubică, pe unde vor fi așezate liniile. Primăria nu este de acord cu pretențiile concesionarului, motivând că în actul de concesiune nu se angajase să execute aceste lucrări. În final, se ajunge la un consens, fiind adoptată soluția stâlpilor pe ambele margini ale trotuarelor, care vor susține și linia electrică aeriană a tramvaiului, cât și pe cea pentru iluminare, pe toată lungimea Bulevardului care va lua numele „Pache Protopopescu”.

Acest bulevard de la str.Colței la Obor, terminat în timp foarte scurt de 4 luni și cu o cheltuială minimă de 3 milioane de lei, a reprezentat opera sa majoră. „De la clădirea severă și liniștită a Universității, linia noiei strade străbătu vâlmășagul mahalalelor tăind case în două, prefăcând dosuri în fațade, lăsând grădini spârcuite pe marginea trotuarelor de basalt artificial. Bulevardul rămânea o alee de triumf printre căsuțe de târgușor.”²¹ Cablurile vor fi din aramă închise în cutii de lemn impermeabile, îngropate la 70 cm. În pământ. Primăria va suporta costurile excavării vechilor cabluri. Costul stâlpilor din fontă și fier va fi suportat de concesionar, Primăria livrând doar lămpile de lumină. Trebuia să se lase o distanță de minimum 20 cm. de la bordura trotuarelor. Termenul de încheiere al lucrărilor era avansat la 1 octombrie 1893.

Lucrările propriu-zise au început la sfârșitul lunii aprilie 1893, când s-au așezat primele șine.²² Numeroși cetățeni, aflând traseul fixat, au cerut insistent Primăriei ca linia să se prelungească până la Oborul de vite, prin construcția unei linii de prelungire pe bulevardul Orientului (P.Protopopescu). Așezarea liniei pe lângă trotuare și nu pe mijlocul străzii a devenit un subiect de discuții aprins. Mulți proprietari se temeau ca, la ieșirea cu trăsura din curte, din cauza vitezei tramvaiului, să nu fie accidentați. La fel gândeau și proprietarii de magazine în ceea ce îi privea pe clienți. Din aceste motive, ei solicită Primăriei așezarea stâlpilor pe mijlocul bulevardului, dar cercetarea le este refuzată de Consiliu.

Între cei doi concesionari, Ercole Grazia-Dei și Frederico Thalasso, cel ce deținea ponderea acțiunilor, a intervenit un act de renunțare în partea primului, în favoarea celui din urmă. Potrivit actului de disoluție, tot activul și pasivul societății care se desființa va trece asupra lui F.Thalasso. Acesta va fi responsabil de contractul în curs de realizare cu Primăria.²³

²¹ Nicolae Iorga, *Drumuri și orașe din România*, ed.Minerva, București, 1984, p.108.

²² Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul Tehnic, ds.1/1893, f.32.

²³ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul Tehnic, ds.1 /1893, f.37.

Consiliul Comunal a aprobat.până la urmă propunerea Societății de așezare a stâlpilor pe axul străzii și nu pe marginea trotuarelor, cum stăruise mai înainte. În acest fel, cheltuielile vor fi mai reduse, deoarece va exista un singur tunel subteran pentru cablurile electrice. Singurul inconvenient găsit a fost acela de obstrucționare a defilării armatei la serbări. Înălțimea unui stâlp era de 9 m., iar cablurile vor fi la o distanță față de sold e 5 m. Pe o stradă de cca. 12 m., spațiul între vagonul electric și o trăsură va fi de peste 3 m.

O altă problemă de care s-au lovit constructorii a fost aceea a „obstacolelor” de pe traseu. Cea mai mare parte a acestora era formată din stâlpii care susțineau candelabrele pentru iluminare cu gaz și chioșcurile de ziare. Primăria a cerut Companiei de Gaz să le ridice dar și Direcției Generale de Poștă și Telegraf să-și depalseze liniile. Au fost și cazuri când, pentru instalarea cablurilor destinate liniei electrice, s-au oprit mașinile dinamo-electrice care furnizau curentul necesar iluminatului public.²⁴ Lucrările de iluminare nu au mers conform graficului, mai ales fiindcă Primăria dorea trerminarea lor cât mai repede, deoarece se vor organiza serbări naționale în cinstea Reginei.

Vagoanele au fost comandate la firma Siemens & Halske. Lățimea lor era de 2 m. ,cu tot cu pervazurile laterale, puțin mai mică decât a celor cu cai. La început erau de culoare verde, iar apoi au fost galbene. În față și în spate aveau grătare metalice pentru a le feri de bolovani sau alte piedici de pe traseu. Vagoanele avea uși pe ambele părți, iar călătorii se urcau și coborau pe unde vroiau, dar , din cauza producerii unor accidente, ușile de pe partea stângă au fost închise permanent. La interior erau două rânduri de scaune, nu foarte comode dar un câștig a fost spațiul interior. Linia electrică deschisă publicului la 9 decembrie 1894 avea o lungime de 5 km., cu o tensiune de 500 volți și pornea de la Uzina electrică, străbătea Cheiul Dâmboviței, trecea Podul Regina Maria, ajungea pe Elisabeta, Carol și Pache Protopopescu. Până în 1879, Societatea se obligă să înființeze linia dublă pe bulevardul P.Protopopescu.²⁵ Firma constructoare nu era la prima experiență de acest gen, linia tramvaiului cu nr.14 era cea dea 11-a construită. Linia a fost trăbătută de 8 vagoane motoare cu tot atâtea remorci.

Vechea Societate de tramvai apare din 1894 cu denumirea de „Societateda anonimă pentru construirea și exploatare de tramvaiuri”. Sub noua titulatură, s-a încercat relansarea societății mai ales prin contractarea lucrării de execuția unei linii electrice de la bulevardul Colței la bariera Mogoșoaiei. Și Noua Societate a încercat să preia construcția dar, într-o primă instanță, consilierii au respectat dreptul vechii societăți care avea pe acea zonă linii de peste 20 de ani. Un an mai târziu, după alegerile din Consiliu, decizia a fost anulată.

Pe lângă aceasta, Vechea Societate primește avis favorabil de la Direcția Lucrărilor Publice din cadrul Primăriei pentru a pune în uz două noi linii. Prima va fi o linie simplă, cu cai, care va fi prelungirea actualei linii Berzei și care să meargă până la Splaiul Dâmboviței, în dreptul podului Sf. Elefterie.

A doua, era mai complexă, deoarece avea o singură cale pentru dus, pe partea dreaptă a Dâmboviței, de la capătul primei linii cu cai și până la Abator. Întoarcerea se făcea pe partea stângă a Dâmboviței, iar ambele linii trebuiau să fie electrice. Societății i s-a adus la

²⁴ *Ibidem*, ds.193/1894, f.6.

²⁵ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul Tehnic, ds.1351/1895, f.1.

cunoștință că această concesiune este indivizibilă – neputându-se construi una dintre cele două linii fără ca cealaltă să fie construită la rândul său. Întreținerea pavajului între șine și la o distanță de 50 cm. cădea în sarcina constructorului. Primăria va ridica noroiul și praful contra unei taxe de 1 leu pe an pentru fiecare metru, iar concesionarul va ridica zăpada. Perioada de execuție a fost fixată la 1 an. Numeroși cetățeni ai Capitalei au solicitat prelungiri ale unor linii, mai ales a celei electrice, chiar până la bariera Pantelimon. La fel, un număr mare de familii din zona Kiseleff, doreau ca linia electrică preconizată, Colței-Mogoșoaia, să fie adusă până la rondul II de la Șosea, unde auziseră că se va construi Arcul de Triumf.

Această perioadă de trecere între secole nu a fost însă lipsită de accidente de circulație. Majoritatea se produceau din pricina vitezei dar și a nesincronizării vizitiilor cu pasagerii care urcau sau coborau. Chiar pe strada Colței exista o curbă periculoasă și au fost chiar accidente tragice. Din acest motiv, Vechii Societăți care deținea acea linie i s-a atras atenția să fie mai circumspectă în alegerea personalului. Agenții de poliție publică au primit instrucțiuni ca vagoanele să circule cu o viteză cât mai redusă, în zonă.

Autoritățile vor încerca să găsească noi modalități alternative de transport, fiindcă pe lângă motivul estetic mai exista și inconvenientul practic: „În ceea ce privește tracțiunea cu electricitate, cu toții vedem ce aspect hidos prezintă sârmele acelea spânzurate în aer pe niște stâlpi imposibil de privit...sunt contra înființării de tramvaie cu electricitate sau cu aburi care ar fi o calamitate pentru public, pentru că firele electrice pot trăsni oameni și animale, iar aburii ar speria caii de la trăsuri și celelalte vehicule”²⁶. De cealaltă parte, cetățenii au strâns sute de semnături pentru susținerea variantei tramvaiului electric, deoarece este mai profitabil. Cel cu aburi este periculos și insalubru, deoarece copiii se joacă pe străzi și ar fi foarte greu de oprit în caz de urgență din cauza masei mari.²⁷

Numeroase companii străine dar și antreprenori autohtoni au prezentat Primăriei planuri pentru construcția unor noi linii cu diferite tipuri de mecanisme de propulsie. O companie berlineză, Felix Singer, propune Primăriei un caiet de sarcini pentru construcția unei rețele de tramvai electric cu fire aeriene. Traseul propus destul de lung, tăia orașul de la N-V la S-V și ar fi plecat din Gara de Nord. Stăbătând Ștefan cel Mare și Mihai Bravu, ieșind în Calea Călărași, trecea pe Cheiul Dâmboviței, bulevardul Maria și ajungea la punctul terminus Gara Filaret. Durata de execuție era stabilită la 2 ani, întreținerea liniilor și a pavajului dintre linii și 50 cm. în afara lor intrând în sarcina concesionarului. Costul materialelor de construcții vor fi suportate pe jumătate de Primărie și jumătate de Societate. Acestea nu vor fi supuse taxelor locale timp de 20 de ani. Fiecare vagon va avea un impiegat în uniformă și prețul unui bilet va varia între 15 și 40 bani. Nu va exista decât o singură clasă iar Primăria va avea un beneficiu de până la 4% din totalul încasărilor.²⁸

Altă propunere a venit din partea lui Orga P.Balș, care dorea să înființeze o linie de 112 km, plecând de la Moși, ajungând în Șoseaua Bonaparte. Și Vechea Societate, în urma unor somații din partea Primăriei, a propus noi linii de tramvai, aceasta după ce timp de 25

²⁶ „Buletinul Societății Politehnice”, XI.V. 11 noiembrie 1931, p.1932.

²⁷ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul Tehnic, ds.1220/1897, f.69.

²⁸ *Ibidem*, f.1

de ani nu mai venise cu nici un fel de propuneri. Noua Societate dorește la rândul său construcția unei linii Bariera Moșilor-Cheul Dâmboviței-Rahova.

Cea mai bună ofertă pentru inreresele Primăriei o face T.Ștefănescu, care propune patru linii. Prima, Pantelimon-Gară, avea un mic inconvenient, acela de a parcurge 300 de metri pe Șoseaua Bonaparte, paralel cu o linie a Vechii Societăți. În aceeași situație se afla și a doua linie, Pantelimon- Antrepozite, care avea pe Calea Călărășilor o linie paralelă. Liniile trei și patru, Abator – Casa Regală ,respectiv Rezervorul de Apă – Lemătre, nu aveau probleme de acest gen. Pe stăzile cu o lățime mai mică de 9 m., va fi introdusă o singură cale, iar pe cele mai late de 9 m., două șine. Toate aceste propuneri au fost trimise pentru studiu unei comisii prezidate de Al.Orăscu. Deoarece Vechea Societate nu mai construise de foarte mult timp o linie nouă, „Primăria are dreptul de a face în regie sau prin alți concesionari noi linii de tramway pe stradele cari va găsi de cuviință”.²⁹ Comisia mai face unele modificări fiindcă oferta respectivă se referea inițial la o perioadă de concesiune de 40 de ani, construcția urmând a se realiza în 10 ani. Oferta comisiei a fost de reducere a timpului de construcție la jumătate și de scurtare cu 10 ani a duratei concesiunii. Pe lângă aceasta, nu admitea tracțiunea cu cai din cauză că strică pavajul și face murdării...iar firele aeriene dau un aspect urât stradelor. Nu este preferat nici aburul, pentru că face zgomot și fum în stradă. Consilierii se opresc asupra aerului comprimat sau a tramvaiului electric cu energie stocată în acumulatori. Aceste soluții, pe lângă aspectele invocate de comisie, nu erau practice.

Primăria solicită domnului Ștefănescu ca peste 6 luni să prezinte o documentație completă referitoare la linii, stații, încrucișări, săli de așteptare etc. Cele 5 linii trebuiau să fie construite în 5 ani, dar fiecare linie trebuia să fie gata într-un an, indiferent de ordinea lor. Tot atunci trebuia să fie pregătit personalul, locomotiva, vagoanele și celelalte materiale. Dacă nu se respecta termenul de 5 ani, Primăria putea să rezilieze contractul, fără somație și judecată. Concesionarul va plăti acesteia o sumă de la 250 lei pe km, până la 750 lei pe km, la sfârșitul concesiunii și va depune o garanție de 20.000 lei în contul Primăriei. Se vor pune la dispoziția unor funcționari ai Primăriei 50 de abonamente gratuite. Taxa va fi de 15 bani pentru 2 km, 20 pe imperială și 30 de bani pentru un parcurs mai lung.³⁰ Trăsurile vor fi din materiale de bună calitate, suspensiile vor fi pe arcuri, iar noaptea vagoanele vor avea lumină în interior. Pentru anotimpul rece, vagoanele vor avea geamuri. Lățimea întregului ansamblu va fi de 2,20 m.

Theodor Ștefănescu propune variante tracțiunii Serpollet „sistemul de trăsuri automobile”. Acesta era un sistem inovator de propulsie cu aburi „fără fum, scânteii, zgomot, scăpări de aburi, fără mecanism aparent”³¹ Sistemul aducea o noutate în materie deoarece motorul amplasat frontal pe longeroane, astfel încât să nu poată fi văzut, ocupa 1/8 din spațiul total. Există un cazan prin care treceau mai multe tuburi cu apă și care rezistau la o presiune de trei ori mai mare decât cea a funcționării normale de 25 kg/f. Lungimea trăsorii era de 8m, iar greutatea sa era de 11 tone, cu pasageri ajungând la 15 tone. Generatorul era

²⁹ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București, Serviciul Tehnic, ds.1220/1898, f.87.

³⁰ Ibidem, f.117.

³¹ Arhivele Statului, Primăria Municipiului București Serviciul Tehnic, ds.1220/1898, f.132.

acoperit cu o tablă subțire, căptușită cu material izolan, iar coșul de evacuare se ridica până la nivelul imperialei. Altă îmbunătățire era sistemul de dozare al forței de propulsie la plecarea de pe loc sau din rampă. Puterea era transmisă la roți prin intermediul unor pinioane (roți dințate) și prin lanț. Viteza normală în mers era de 12 km/h, dar putea atinge o viteză dublă.

Pentru scurt timp, pe străzile Capitalei a circulat un tramvai care folosea pentru propulsie forța aburului. În vara anului 1906, traseul Gara d Nord – Sf. Vineri putea fi parcurs contra unei taxe de 20 de bani de călător. Linia tramvaiului cu aburi tăia Bucureștiul pe axa N-S, dar circulația vagonului cu aburi era restricționată, doar la linia sus-menționată, pentru a nu aduce inconveniente tramvaiului cu cai. Pentru întoarcerea vagonului care era destul de lung și de greu se va folosi macazul existent și nu va trebui să aducă prejudicii Companiei prin staționarea sa. Primăria a eliberat autorizația de funcționare pentru un an, perioada în care tramvaiul cu aburi a putut fi văzut pe acest traseu, apoi proiectul a fost abandonat.

Constituirea S.T.B.

Pe măsură ce dezvoltarea Bucureștiului lua un avânt considerabil și cum liniile actuale nu mai corespundeau cerințelor impuse de un transport modern, primăria Bucureștiului a luat în calcul o nouă propunere adresată concesiionarilor. Aceasta se referea la soluția radicală a eliminării tramvaielei cu cai ce nu mai făceau față traficului cotidian, în plus fiind și demodate moral pentru un oraș european de început de secol XXI. În locul tramvaielei cu cai de pe liniile existente vor fi puse în circulație tramvaie electrice. Chiar dacă în București acestea apăruseră de 14 ani, ele își dovediseră eficiența: viteza de deplasare era net superioară putând deservi astfel un număr sporit de călători. Bucureștiul se mai confrunta cu o problemă în acest sens: existau mai mult de 10 linii de tramvai cu cai cu trasee lungi și o singură linie cu tracțiune electrică: Cotroceni – Obor.

Primarul liberal Vintilă Brătianu este conștient de problema majoră indicată de această necesitate: costul lucrărilor. Pentru realizarea acestei operațiuni de amplasare se putea folosi instalațiile șinelor actuale, dar problema majoră o reprezenta producerea și transportul energiei electrice de la uzină la motoarele vagoanelor. O astfel de uzină ar necesita cel puțin 3 ani pentru construcție. Concesiionarii, însă, resping propunerea Primăriei: „Comuna să facă investițiile necesare electrificării, iar concesiionarii să continue exploatarea, bineînțeles repartizând beneficiile în raport cu aportul fiecărei părți.”³² Vintilă Brătianu este conștient și de faptul că Societății concesiionare nu i se poate impune construirea a noi linii deoarece investiția nu s-ar amortiza în puțini ani care ar rămâne până la expirarea contractului. Concesiionarii doreau ca Primăria să prelungească actuala concesiune care va expira peste 8 ani. Conform prevederilor legale, instalațiile de tramvai vor deveni proprietatea Municipality. Astfel, Primăria se află într-o situație delicată în mare parte datorită imposibilității ca bugetul local să suporte o investiție estimată la 13-14 milioane de lei. Singura soluție viabilă era aceea a „regiei cointeresate” fiecare parte care investește va primi un beneficiu proporțional cu suma investită. Această formulă va sta la

³² Al. Cebuc, *op.cit.*, p.142.

baza formării noii S.T.B.. La Cameră, primarul răspunde interpelărilor deputatului de Ilfov, Nicolae Fleva, care-i reproșă împrumutul contractat de Primărie, împrumut care se ridică la valoarea de 10.500.000.

Condițiile transportului în București nu erau dintre cele mai potrivite unui oraș în plină expansiune: „Cine nu vede cu câtă greutate se face transportul în București, și cât inconvenient există astăzi din lipsă de străzi. Lumea stă îngrămadită nu numai înăuntru, dar și pe platforme și pe scări. Vagoanele circulă la intervale mari și populația numeroasă are de parcurs 3 – 4 km pe jos.”³³ Brătianu mai remarcă și lipsa mijloacelor de transport din unele cartiere mărginașe, ca de exemplu Tei și Grivița.

Valoarea instalațiilor care vor reveni Primăriei București în 1916 nu era mai mare de 3 milioane lei, deoarece, pe majoritatea liniilor, vagoanele erau puse în mișcare cu ajutorul tracțiunii animale. La 14 aprilie 1909 se pun bazele noii concesiuni care avea sarcina principală de a electrifica în trei ani actualele linii pe unde circulau vagoanele trase de cai. Consiliul Comunal a stabilit: ”În vederea înființării de noi linii de tramvai, s-a autorizat formarea unei societăți comunale pentru construcțiunea și exploatarea de tramvaie în București pe termen de 40 de ani, în care comuna să intre cu cel puțin $\frac{1}{4}$ și cel mult $\frac{1}{2}$ din capital.”³⁴ Deși articolul 1 al actului constitutiv este clar, au existat discuții fiindcă Consiliul nu ar fi vrut să dea în exploatarea noii concesiuni și vechile linii.

Art.1 „Comuna București este autorizată a constitui o societate comună română pentru construcțiunea, exploatarea de linii noi de tramvai și pentru transformarea și exploatarea liniilor existente azi, după expirarea concesiunii actuale.

Art.2 Societatea va subzista între comuna București care va subscrie cel puțin o porțiune din capital până la maximum $\frac{1}{2}$ și persoanele care vor subscrie pentru formarea restului de capital.

Art.3 Statutele societății se vor redacta de către Primărie, ele vor fi aprobate de Consiliul Comunal și de Consiliul de Miniștri. Acestea vor pune Societății obligațiunea de a construi, cel mult în termen de 3 ani de la aprobarea caietelor de sarcini, 10 kilometri de linie și de a restaura și transforma liniile existente aplicând tracțiunea mecanică.”³⁵

Această prevedere a fost una care a dat naștere unor aprigi dispute deoarece, conform caietelor de sarcini, Primăria va furniza electricitatea necesară în măsură în care centrala putea suporta, iar restul de curent trebuia produs independent. Electricitatea livrată de către uzina orașului va fi contra cost și se va fixa în urma unor înțelegeri între părți.

Primăria va fi reprezentată în Consiliul de administrație, prin delegații săi - cca. o treime din Consiliu. În ceea ce privește repartizările de capital, se prevedea ca 10% din profit va fi destinat unui fond de rezervă, iar din sold un sfert va reveni Municipality și restul acționariatului, până la 8% plus dobândă. Peste această cotație și până la 12 % procente erau egale, iar de la 12% în sus, Primăria va primi $\frac{1}{4}$ din sold. Diferențele se vor rezolva prin mijlocirea unui tribunal în care fiecare parte își va trimite câte un arbitru, iar Curtea de Casație va delega la rândul său un supra arbitru. Durata concesiunii este stabilită

³³ „Voința Națională”, 24 martie 1909, nr.7125, p.1

³⁴ „Monitorul Oficial”, 15-18 aprilie 1909, p.530.

³⁵ *Ibidem*, p.530.

pentru o perioadă de 40 de ani, iar după expirare, toate instalațiile vor deveni proprietatea Primăriei.³⁶

Legea înființării „Societății de Tramvaie București” urma să fie supusă aprobării și în Parlament. La expirarea celor 40 de ani, la 26 mai 1949, toate investițiile revin Primăriei cu plata sumei investite după 1935 și neamortizate la expirarea concesiunii. Primăria București nu mai avea dreptul de a construi și exploata alte linii de tramvai în oraș, monopolul deținându-l S.T.B.

Prima emisiune din capitalul total de 12.000.000 de lei a fost fixată la suma de 1.000.000 de lei, iar subscrierea publică pentru acoperirea a cel mult 3/4 din această emisiune (restul de 1/4 fiind participarea minimă a Primăriei), a avut loc în ziua de 10 iunie 1909. Se vor scoate acțiuni cu o valoare de 500 de lei fiecare, iar capitalul social va putea să fie mărit în urma deciziei Adunării Generale. Banca Națională a achiziționat printre cele mai multe acțiuni, 4320, urmată de Primărie, cu 3610 și alte sucursale ale Băncii Naționale cu 3498 de acțiuni.³⁷ Din fostul Consiliu Comunal, compus din 31 de consilieri, numai 20 au subscris acțiuni, numai 8 primind acțiuni și nici un consilier nu a făcut parte din Consiliul de Administrație. Conform art.30, membrii consiliului nu puteau fi dintre funcționarii Primăriei, nici dintre consilierii în funcție, nici un funcționar al Primăriei sau consilier neputând să primească o însărcinare din partea S.T.B. Mai mult, implicarea unor conservatori în această investiție este evidentă. Actualului Ministru de Interne i s-au repartizat 44 de acțiuni din cele 200 subscrise de Banca Agricolă, al cărei director este. Banca de Scont este prezentă, la rândul său, prin Președintele Camerei Deputaților, Olănescu Ghica Comănești și Ministrul Instrucțiunii Publice, C.Arion, care sunt și aceștia acționari.

Între Ministerul de Interne reprezentat de conservatorul Al.Marghiloman și Societatea Comunală a Tramvaielor București a existat un proces intentat de S.T.B., cauzat de intervenția Ministerului care a oprit lucrările pe străzi. Pretextul găsit de către Minister a fost ilegalitatea Societății. Al.Marghiloman și o parte a Consiliului Comunal au invocat faptul că „Societatea Comunală funcționează fără un act constitutiv”, încercând să arate³⁸ nulitatea societății...Primăria este amenințată să figureze ca partașe într-o asociațiune de fapt fără personalitate juridică, cea ce este primejdios pentru interesele contribuabililor și jignitor pentru prestigiul autorității”. Președintele consiliului de administrație al S.T.B., C.Nacu și directorul acesteia, A.F. Bădescu, considerau că „Ministerul de Interne prin diferite adrese către Primărie, s-a crezut îndrept să se amestece pe cale de autoritate administrativă în afacerile unei societăți private.”³⁹

Procesul a durat un an, 22 iulie 1911 – 28 iunie 1912, a început prin solicitarea Societății de încetare a măsurilor care împiedicau lucrările și funcționarea sa și plata de daune cominatorii de 50.000 de lei pentru fiecare zi de blocare. Pe lângă acestea se mai

³⁶ « Monitorul oficial », 15/18 aprilie 1909, p.530.

³⁷ *Miniciunile Guvernului în chestiunea tramvaielor comunale*, București, 1911, p.1

³⁸ *Miniciunile Guvernului în chestiunea tramvaielor comunale*, București, 1911, p.2.

³⁹ Procesul intentat de Societatea Comunală a Tramvaielor București contra Ministerului de Interne pentru împiedicarea funcționării Societății prin oprirea lucrărilor pe străzile Capitalei, p.3, f.a.

solicitau despăgubiri civile care vor fi stabilite prin expertizele instanței. Primarul D.Dobrescu contestă legalitatea societății, „statutele fiind anulate, existența și dreptul ei de a funcționa a încetat, așa că a încetat și dreptul de a continua lucrările pe străzile orașului, patrimoniul Comunei, încât reclamanta nu poate avea drepturile ce tinde a stabili prin acțiunea introdusă.”⁴⁰ În sprijinul celor spuse mai sus, Primarul considera că nici prevederile codului de comerț nu sunt respectate.

Pentru a pune în stare bună cei 5 km de linie electrică, suma necesară ar fi fost de circa 1.500.000 de lei, iar pentru transformarea tuturor liniilor o sumă de zece ori mai mare ar fi necesară. Deci Primăria, pentru a obține venitul de 1.500.000 lei ar trebui să cheltuiască 16.500.000 de lei. Această sumă este pusă în carcina noii Societăți care are termenul limită de execuție a lucrărilor de 3 ani. În 1916, S.T.B va fi nevoită să achite contravaloarea șinelor cu cai care sunt în stare proastă și nu mai pot fi reutilizate pentru linia electrică, dar și vagoanele și caii pentru tracțiune. Societatea mai este nemulțumită și de ajustările în minus aduse prețului pentru o călătorie. Se convenise anterior ca, pentru o distanță mică, taxa minimă să fie de 10 bai și maximum de 30, indiferent de mărimea parcursului. Acum însă, prețurile se reduc simțitor, la 5 bani și respectiv 20, privind societatea de o sumă de 430.000 de lei. Pe lângă aceste prețuri reduse, se mai acordau reduceri pentru muncitori și școlari.

Sentința tribunaului a fost dată la 30 aprilie 1912 și a fost pozitivă solicitărilor S.T.B. Ministerul de Interne trebuia să înceteze orice acțiune care ar împiedica lucrările și funcționarea Societății pe străzile Capitalei, în caz contrar trebuind să plătească Societății reclamante, cu titlu de daune cominatorii, câte 1000 de lei pentru fiecare zi de întârziere (față de 50.000 de lei solicitați inițial). Despăgubirile civile vor fi de 100.000 de lei și 5000 - cheltuieli de judecată. Ministerul de Interne face apel, dar acesta se dovedește de către instanță ca fiind neîntemeiat. Procesul răsunător, cu implicații politice, s-a soldat cu înfrângerea Ministrului de Interne, conservatorul Marghiloman. Acesta, acoperit cu autoritatea personală a lui P.P.Carp, Președintele Consiliului de Miniștri, a determinat și căderea guvernului conservator.⁴¹

Cifra de afaceri a S.T.B. a crescut foarte mult, ceea ce i-a permis să-și sporească numărul de angajați. Dacă în 1910 Societatea avea doar 10 salariați, doi ani mai târziu avea 90, iar în 1914 existau 430 de salariați. În 1913, profitul Societății se ridica la jumătate de milion de lei, iar în 1929 acesta era de peste 30 milioane. Motivul principal al acestei creșteri substanțiale rezida în monopolul deținut de Societate. Cum în București nu mai putea funcționa altă societate de transport, fără competiție internă, prețurile билетelor nu puteau scădea, iar bucureștenii foloseau întotdeauna liniile S.T.B.. În 1913, câștigul rezultat din valoarea билетelor a fost de peste 1.500.000, la un număr de peste 13.000.000 călătorii efectuate, iar anul următor, prețul însumat al билетelor a fost de 2.200.000. Societatea a înregistrat pierderi doar în anul 1917, din cauza ocupării Bucureștiului, când, pentru 8 luni, circulația tramvaielor electrice a fost întreruptă.

⁴⁰ *Ibidem*, p.5.

⁴¹ I-Scurtu, I.Bulei, *Democrația la români*, ed. Humanitas, București, 1990, p.11

Activitatea lui A.F.Bădescu ca director al S.T.B., a fost o reușită în plan profesional și administrativ. Pentru rezultate cât mai bune, acesta a călătorit în străinătate unde s-a documentat, adunând datele necesare pe care urma să le folosească în noua Societate. Dacă în anul 1013 existau peste 14 kilometri de linie electrică și 2 de linie cu cai, în 1919 numărul de km de linie electrică crește la 21, dar tramvaiele cu cai nu mai funcționau din cauza distrugerilor cauzate de război. În această perioadă și numărul vagoanelor electrice a crescut de la 34 la 91. Până la declanșarea războiului, au fost construiți 16 km de cale dublă, remiza de la Ștefan cel Mare și atelierele parcului de vagoane – 72 de vagoane motoare și 15 remorci. Vagoanele au fost executate de firma Simmering din Viena, iar echipamentul electric a fost comandat la AEG Berlin. Din pricina pagubelor cauzate în timpul ocupației germane, numai 35 de vagoane mai erau funcționale. După război, datorită dezvoltării rapide a orașului și implicit a numărului de călători, au fost făcute noi comenzi de vagoane și remorci. În Franța, de la firma Thomson Houston, s-au achiziționat 50 vagoane motoare și 50 remorci. De la firma Columeta din Luxemburg au fost cumpărate 32 000 tone de șine, iar schimbătorii de cale din oțel cu mangan au fost furnizați de compania Edgar Allan din Sheffield. Majoritatea lucrărilor pentru instalațiile liniilor (schimbători, traverse, încrucișări) au fost executate în atelierele S.T.B., mai ales prin sudură electrică. La căile foarte aglomerate, cu intersecții, s-au pus joncțiuni confecționate în țară. Doar la cele mobile s-au folosit cele de import. Remorcile cu intrate centrală au fost executate de Astra Arad. La 20 de ani de la înființare, S.T.B. avea 300 vagoane motoare cu 300 de remorci care circulau pe 64 km de linii și garau în 4 depouri.⁴²

Pentru a asigura o mai bună securitate pasagerilor, dar și pentru un control mai bun al angajaților săi, conducerea Societății a hotărât să supună pe conducătorii tramvaielor unor evaluări psihologice. Măsura luată era înaintată pentru nivelul bucureștean, dar nu era o noutate în Franța și Germania.

Tramvaiele cu cai, atât de mult iubite de bucureșteni și care dădeau o imagine aparte orașului, au fost scoase din uz în 1929. Acestea nu mai făceau față unui trafic ce se desfășura la viteze mult superioare. „Era o vreme când în București aveam tramvaiul cu cai sau, mai exact, cu un cal, pentru că o singură gloabă trăgea cutiuța în care se înghesuiau pasagerii, față în față, pe două rânduri. Un bici și câteva expresiuni parlamentare înlocuiau atunci motorul. Tramvaiul cu cai avea atunci un mare avantaj: se oprea unde vrei tu, ba puteai, dacă erai ofițeri, să trimiți ordonanța să oprească tramvaiul, până ce își puneai pălăria cucoana. Azi avem tramvaie electrice cu iuțelă...”⁴³

Încă dinaintea războiului, urbanității au atras atenția asupra unei probleme majore a Capitalei: lipsa unui plan de sistematizare. Acest fapt se datora și intensității cu care orașul își mărea suprafața, chiar punându-se problema de oprire a întinderii sale. Comisia Tehnică, în ședința din 20 aprilie 1914, a hotărât formarea a trei ringuri (inele) concentrice, ocupând străzile existente care vor fi lărgite unde va fi nevoie și dacă va fi posibil. Aceste 3 inele vor fi legate între ele prin străzi radiale care vor avea o lățime de 12 metri sau mai mare. După ultimul inel, vor fi arterele de penetrație, de exemplu Kiseleff – Jianu, care au o lățime de la

⁴² « Buletinul Societății Politehnice », noiembrie 1931, p.1929.

⁴³ „Gazeta municipală”, 1936, p.19.

50 la 80 metri. Primul inel este și cel mai important, deoarece înconjoară centrul comercial din oraș, cuprinzând bulevardul Brătianu, Rosetti, Știrbei-Vodă, Călărași. Acesta era și cel mai problematic în ceea ce privește fluctuația traficului în zona Splai-Halelor, numai într-un an înregistrându-se peste 50 milioane de călători cu tramvaiul.⁴⁴ Inelul al doilea se va realiza prin lărgiri și străpungeri pe strada Francmazoni, Sculpturei, Dacia.

Ultimul inel va fi format cuprinzând străzile Bonaparte, Ștefan cel Mare, M.Bravu, intrate în perimetrul orașului încă din 1895. Pentru străzile cu linii de tramvaie și cu circulație redusă, lățimea necesară ar fi de 14 metri, 5 m. fiind lățimea alocată tramvaielor. În cazul străzilor cu circulație internă, lățimea ar fi de 20 metri și 24 pentru linie dublă. Inginerul Cincinat Sfințescu prevede, într-un studiu al său, existența a trei linii de tramvaie electrice. Prima ar fi o linie inelară centrală, care va urmări primul inel și la care se vor termina toate celelalte linii radiare ori diagonale. Cea de-a doua va fi linia diametrală V-E, care va urmări artera diametrală din comuna Militari, până lângă comuna Mărcuța, (zona Pantelimon). A treia va fi artera N-S care va uni parcul Național de Nord cu cel din Sud. Doar cele două linii de mai sus vor avea voie să traverseze primul inel și implicit centrul Bucureștiului, toate celelalte linii urmând a fi excluse din centrul primului inel. Cele două linii diametrale care împart orașul în două părți aproape egale pot suporta viteze ale vagoanelor de până la 20 km/h.

Principiul de bază al rețelilor de transport în comun este acela de a avea linii puține dar cu trafic intens și nu multe linii cu trafic ușor. Tramvaiul electric deservește aproximativ 72% din populația Bucureștiului, fiecare cetățean făcând în medie 320 călătorii cu tramvaiul, anual. Bucureștiului, care se întinde pe o suprafață cu raza de 10 km, îi sunt suficiente tramvaiele electrice cu condiția ca acestea să poată avea o viteză medie de 25 km/h., iar în centrul orașului să poată circula cu minimum 15 km/h, tramvaiul electric deservește cca. 9000 de călători pe oră. Din acest motiv se impun unele măsuri pentru o mai bună fluență a traficului urban. O soluție pentru creșterea vitezei de circulație ar fi unele modificări ale infrastructurii căilor de comunicație. Cele mai multe întârzieri sunt datorate încrucișărilor între străzi, dar rezolvarea aceste probleme este destul de dificilă, deoarece singura soluție ar fi suprapunerea străzilor, ceea ce ar ridica cheltuieli enorme. O soluție mai practică ar fi introducerea sensului giratoriu, iar piața centrală să aibă un diametru mai mare de 7 ori decât lărgimea străzii celei mai mari. Cu alte cuvinte, apariția unor structuri de supraveghere ale circulației vehiculelor ar fi necesară, „Poliția Circulației” ar putea fi o soluție pentru această problemă prin trimiterea unor agenți pentru semnalizare.

Nici accidentele de tramvai nu sunt rare, în București. Avem descris un astfel de accident între un tramvai cu cai și unul electric: „Un vagon din Calea Dudești venind în goana acalilor s-a lovit de tramvaiul din Calea Moșilor. Călătorii începură să țipe, geamurile fură sparte, vagoanele se clătinară, dar nici un accident de persoane nu s-a întâmplat.”⁴⁵

În centrul orașului, tramvaiul electric aduce și inconveniente traficului, mai ales în caz de pană de curent sau în urma unor defecțiuni. De aceea este recomandabil ca vagoanele să nu se succedă la intervale și distanțe mici unele față de altele. Slaba manevrabilitate într-un trafic

⁴⁴ C.Sfințescu, *Urbanistica Generală*, București, 1933, p.390.

⁴⁵ „*Voința Națională*”, 6 februarie 1909, an XXVI, nr.7087, p.1.

aglomerat ca cel din centru nu este un avantaj al tramvaiului electric cu remorcă. O soluție ar fi introducerea unor autobuze care să circule pe sub liniile electrice aeriene ale tramvaielor, de unde se vor și alimenta cu electricitate. Acest sistem a apărut în Statele Unite dar și în Europa.⁴⁶ O altă piedică în buna funcționare a tramvaielor este dată de intersecțiile liniilor de tramvai cu cele ale liniilor de cale ferată.

Mai ales în cazul liniei Iancului-Cotroceni, unde vagoanele se aglomerează câte trei sau patru, iar călătorii nu așteaptă sosirea următorului, ci se urcă în primul agățându-se chiar de scări.

From the Horse Driven Tram to the Modern Tramway

SUMMARY

The origins of the word "tram" come from the very inventor of this way of locomotion, that is from Benjamin Outram, who suggested the use of pavement buried lines, in 1775. The first horse driven trams appeared in New York, in 1859. In Romania, Timisoara was the first town to have used it, in 1869. In Bucharest, the first tramway line was ready in 1872. Since, the tramway has become and remained a most efficient way of transport.

The author presents the moments, data, facts in the evolution of the tramway use in the Romanian Capital, since the foundation of the first companies, up to date.

⁴⁶ Cincinat Sfințescu, în „Urbanismul”, an IX, 1932, nr.1, p.28 și *Studiu asupra a planului general de sistematizare al Capitalei*, p.36.