

110 ANI DE TRANSPORT PUBLIC CU TRAMVAIUL ELECTRIC ÎN ORADEA

Ronald HOCHHAUSER*,
NAGY István**

THE FIRST TRAM IN ORADEA STARTED OFF 110 YEARS AGO

Abstract

Our study follows the history of the 110-year-old tramway in Oradea. This vehicle was crucial in the development of the city in the 20th century. Using the results of our latest research we want to complement the other works regarding this issue.

After the first unsuccessful plans of the horse path, a steam based freight rail system was built in the city in 1882, preceding the local passenger transport. The first tram started off in 1906, and this marked the beginning of a success story. We evoke the atmosphere of this significant event using the articles that appeared in the press of that period.

After its establishment, *Nagyváradí Városi Vasút Society* became the only local passenger and goods transporting company. Studying the permission deed of the society we can find out a great deal about the first tram lines and the capacity of the vehicles.

Our study presents the development of the network which was significant in spite of two world wars and five regime changes. At the same time, we can gain insight into the work in the remise where not only repairs were made but also complete tram cars were built, giving birth to the subtype called „from Oradea”.

Following the articles in the news that describe the changes in the nationalisation period we also depict the metamorphosis of the city and the transformation of its spirit. We shortly expound the events that took place in the last two decades and close our study with the new plans of the local transport company.

We find it imperative to emphasize the importance of taking care of the memories of our past which help us to lay the foundations of our future.

Keywords: public transport, electric tram, tramline, own construction of trams, anniversary.

Introducere

Transportul public din Oradea, în special cel derulat cu tramvaiul electric, a reprezentat încă de la începuturile sale un factor important pe linia dezvoltării economice și sociale, influențând în mod pozitiv definitivarea aspectului centrului istoric și nu numai. Pentru locuitorii din generațiile anterioare, tramvaiul electric cu clinchetul clopoștelor, ca într-o poveste, a însemnat mai mult decât un simplu mijloc de transport. În cadrul manifestărilor culturale și științifice de interes local și regional, organizate de societatea civilă, o bună parte dintre aceștia evocă cu nostalgie viața orașului de odinioară, printre amintirile readuse în atenție fiind prezent și tramvaiul de culoare roșie, galbenă sau albastră, care, cu balansu-i caracteristic trecea zgomotos pe străzile înguste din centru și de la periferie.

* Muzeul Țării Crișurilor, hochhauser.ronald@gmail.com.

** Colegiul Național „Mihai Eminescu”, istvan75n@gmail.com.

În urmă cu un deceniu au văzut lumina tiparului două lucrări de monografie dedicate istoriei tramvaiului din Oradea¹. Intervenția noastră a urmărit realizarea unui studiu de caz care, bazându-se pe operele invocate, intenționează să supună atenției celor interesați și pasionați de domeniu, rezultatele în premieră ale unor cercetări științifice întreprinse în ultimii ani, însă fără pretenția exhaustivității. Totodată, are scopul aducerii unui omagiu la ceas aniversar, tuturor celor implicați în evoluția transportului public local, cu tramvaiul electric perceput cu scepticism la început de către populație, dar îndrăgit destul de repede².

Semnele instituirii transportului pe calea ferată în interiorul orașului

În perioada imediat următoare încheierii pactului dualist iau avânt economia, comerțul și se arată nevoia tot mai mare de a se stabili condițiile unui transport public organizat. Încă din 1868 presa locală publică proiectul unei căi ferate cu tracțiune hipo, care însă nu s-a realizat vreodată. Important de reținut este că în 1870, pe distanța dintre Piața Bémer (azi, Piața Regele Ferdinand) și stația centrală de cale ferată circula o diligență trasă de cai, un fel de omnibus. Trăsura publică închisă transporta între opt, zece persoane și deservea doar unitățile de cazare din centrul istoric al orașului, însă nu deținem informații în legătură cu regularitatea curselor³.

Prima solicitare, având drept scop construirea unei căi ferate cu tracțiune hipo în perimetrul orașului, datează din 30 septembrie 1872. Ea prevedea realizarea, de către concesionarii *Eisner Jakab* și *Hoitsy Gyula*, atât a transportului de persoane, cât și a celui de mărfuri. Deoarece proiectul nu a fost finalizat în termenele stabilite în autorizație, adică până la 25 martie 1877, drepturile de construcție au fost retrase. Din linia principală nu s-a realizat nici măcar un metru, liniile colaterale edificându-se doar parțial și după alte proiecte, în funcție de interesele aristocrației comerciale și industriale. La 5 august 1879, investitorii *Schlesinger Mór* și *Csizmadiá Géza* au înaintat o cerere (a doua solicitare) *Consiliului orășenesc*, în care au solicitat autorizația de construcție pentru o cale ferată cu tracțiune hipo, destinată transportului de mărfuri – preferat în raport cu cel de persoane –, ce urma a se desfășura de la Gara Mare până la fabricile situate în Subcetate și de-a lungul pârauului Peța, zona industrială de atunci a orașului. La fel ca și în primul caz și acest proiect a eșuat. În anul 1880, *Institutul General Maghiar de Credit Funciar* (*Magyar Általános Földhitelintézet Rt.*) a venit și el cu o ofertă (a treia solicitare). Proiectul său prevedea realizarea unei linii ferate ce începea de la Gara Velența și se continua pe Calea Clujului, până în Piața Templom (azi, Piața Tineretului). De aici, calea urma a se desfășura spre *Târgul de porcine*. Linia își continua drumul pe strada Vámház (azi, Sucevei), către terminalul aflat în dreptul *Fabricii de spirt „Lipót Brüll”*. Proiectul a fost aprobat, după care s-a trecut la procedura de expropriere. Pentru realizarea liniei au fost investiți 275 000 florini. Inaugurarea transportului feroviar intraurban a avut loc la 28 august 1882⁴. Pentru început, serviciul axat în exclusivitate pe transportul de mărfuri a fost asigurat cu un număr

¹ Liviu Borcea, Mihai Apan, Gabriel Moisa (în continuare, se va cita: Borcea și colectivul), *De la o stație la alta*, Oradea, Editura Arca, 2006 – prezintă în detaliu antecedentele transportului public de persoane, criticând birocrăția de pe cuprinsul coroanei austro-ungare ca factor ce împiedică dezvoltarea și creșterea economică. Serviciul de transport marfă de pe cuprinsul orașului, esențial din punctul de vedere al existenței companiei de transport public, este amintit doar în trecere. În schimb, autorii se referă în amănunțime la proiecte care nu s-au materializat vreodată. Cartea abordează și problematica transportului urban cu autobuzul, a investițiilor postdecembriste, dar nu conține date despre situația parcului de vehicule și nici desene de ansamblu ale acestora. Distingem o listă detaliată a investițiilor din perioada interbelică, un inventar din 1947, precum și date valoroase cu privire la dezvoltarea energetică a rețelei; Nagy István, Páll József, Zsíros Attila (în continuare, se va cita: Nagy și colectivul), *Álmában csönget egy picit*, publicație în afara seriei *Partiumi füzetek*, 2006 – volum informativ împărțit în capitole care dezvăluie aspecte ale transportului de marfă din oraș, ale rețelei de căi ferate interne și ale parcului de tramvaie electrice. Anexa conține desene de ansamblu ale mijloacelor de transport. Se remarcă seria de hărți ce ilustrează dezvoltarea rețelei.

² O variantă prescurtată a studiului nostru a fost difuzată de cotidianul *Jurnal Bihorean*, nr. 6599(82), din 26 aprilie 2016, sub titlul: *Minunea de pe străzile orașului – tramvaiul cu clopoței, clinchetind ca într-o poveste*. Versiunea în extenso, în limba maghiară, *110 éve indult útjára Nagyváradon a villamos*, va fi publicată într-unul din numerele viitoare ale anuarului *Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum* (Muzeul Tehnic și al Transporturilor) din Budapesta.

³ Borcea și colectivul, *op. cit.*, pp. 13-14.

⁴ *Colecția Muzeului Țării Crișurilor Oradea*, Secția de Istorie, inv. 7692, p. 13.

de două locomotive marca Krauss, de către *Calea Ferată de Drum Public, cu locomotive cu aburi, Oradea Mare S.A. (Nagyváradí Gőzmozdonyú Közúti Vaspálya Rt.)* – în continuare, se va cita: *CFDPOM*. Odată constituită, cu toate că în aparență era incompatibilă cu aglomerația urbană, rețeaua a fost exploatată în beneficiul principalilor consumatori din zonele industriale ale orașului. Dintre acestea le amintim, poate, pe cele mai importante: *Fabrica de spirt și drojdie „MoskovitsMór și Fiul”, Fabrica de spirt rafinat „Léederer și Kálmán”, Fabrica de spirt și drojdie „Berger Dániel”, Moara cu aburi „László”, Fabrica de spirt și drojdie „Moskovits Adolf și Fiii”, Fabrica de spirt aerian*. La cumpăna dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea, lungimea totală a drumului de fier construit, incluzând aici și liniile din incinta stabilimentelor industriale, a măsurat 6,7 kilometri, iar media lunară a volumului de mărfuri transportat a fost de 33 300 tone. Rețele similare au existat și în alte orașe ale Ungariei din imperiul dualist, dar cu o vechime mai mare și cu o lungime ce depășește extensiunea rețelei orădene, au fost numai cea de la Budapesta și Szeged⁵.

Primul serviciu de transport urban de persoane

În anul 1884 au început lucrările de construcție la prima linie ferată de interes local din comitatul Bihor, pe ruta Oradea-Beiuș-Vaşcău. Tronsonul cuprins între Gara Velența-Rontău-Băile Felix a fost inaugurat la 14 mai 1885. Pentru a veni în sprijinul orădenilor și turiștilor, pe relația Târgul de porcine-Gara Velența și, de aici mai departe, pe linia ferată vicinală, prestatorul de servicii al transportului de mărfuri din oraș a introdus, exclusiv pe perioada verii, transportul de persoane până la stațiunile balneoclimaterice Băile Episcopale (azi, 1 Mai) și Băile Felix. Conform contractului special încheiat în acest scop între *CFDPOM, Calea ferată de Interes Local Oradea-Beiuș-Vaşcău și Căile Ferate Crăiești Maghiare*, serviciul a fost dat în folosință la 28 iunie 1896, fiind asigurat, cu schimbul, de una din cele două locomotive cu aburi, marca Krauss, amintite anterior⁶. În 1904, spre exemplu, pe relația de referință au circulat 12 curse dus-întors într-o zi⁷. Până în prezent nu s-a realizat vreo linie electrificată care să ducă direct la cele două băi – în 1913 unul din oponenții unui asemenea proiect a fost însuși *Consiliul orășenesc*⁸. De altfel, transportul de pasageri la stațiuni este realizat cu autobuze. Nu insistăm asupra acestui ultim aspect, deoarece considerăm a fi un subiect de cercetare viitor!

Electrificarea căilor ferate de transport intraurban. Apariția tramvaiului electric pe străzile orașului

Ideea electrificării liniilor ferate intraurbane a început să-i preocupe pe edili încă de pe la sfârșitul secolului al XIX-lea. Cointerestat de acest concept a fost și noul proprietar al serviciului, anume *Căile Ferate de Transport Maghiare S.A. (Magyar Vasúti Forgalmi Rt.)* – în continuare, se va cita: *CFTM* –, cel care a preluat administrarea transportului de mărfuri și persoane pe cale ferată la Oradea, de la firma *Lindheim și Rappaport*; un contract în sensul transportului electrificat a fost încheiat la 8 februarie 1900⁹. Utilizarea curentului electric, ecologic în comparație cu aburul, dar și mai ieftin, a fost gândită la început numai pentru deservirea sectorului de transport mărfuri. Prin urmare, unul din proiectele societății a vizat înlocuirea treptată a locomotivelor cu aburi, poluante pentru mediu, cu locomotive electrice moderne, liniștind în acest fel acea parte a populației care era împotriva utilizării locomotivelor cu aburi în interiorul orașului¹⁰. Cu timpul, însă, având exemplul orașelor din imperiul dualist precum Bratislava, Budapesta, Miskolc, Timișoara, Sopron și Nyiregyháza care au introdus deja transportul public cu tramvaiul electric, aceasta și-a aplecat atenția și în direcția unui asemenea deziderat.

⁵ Ronald Hochhauser, *Contribuție la o istorie a industriei de fabrică la Oradea în perioada 1848-1948*, Oradea, Editura Muzeul Țării Crișurilor, 2010, pp. 114-117.

⁶ Dr. Kubinszky Mihály, Lovász István, Villányi György (în continuare, se va cita: Kubinszky și colectivul), *Régi magyar villamosok*, Budapest, Budapesti Városvédelő Egyesület, 2002, p. 308.

⁷ *Vulturul*, 1904, nr. 10, pagină nenumărată.

⁸ Borcea și colectivul, *op. cit.*, p. 15; *Tiszántúl*, 1906, nr. 177, p. 4; *Szabadság*, 1913, nr. 1, p. 7.

⁹ *Szabadság*, 1900, nr. 52, p. 5.

¹⁰ Ronald Hochhauser, *op. cit.*, p. 117.



Fig. 1. Ansamblul depoului de tramvaie, în jurul anului 1970. De-a lungul timpului remiza a fost extinsă de mai multe ori. În prezent, în locul său se află Piața agroalimentară „Cetate”. (Sursa: Wolfgang Schreiner)

Autorizația de construcție pentru electrificarea liniilor a fost eliberată la 14 februarie 1905, de către ministerul de resort (*Magyar Királyi Kereskedelmi Minisztérium*). Valabilitatea documentului a fost stabilită ca fiind până la data de 31 iulie 1966 inclusiv, când serviciul de transport mărfuri și de persoane a fost prevăzut a trece în administrarea orașului. Nu s-a întâmplat așa, deoarece au intervenit o serie de evenimente istorice, printre care, aici, nu semnalăm decât schimbările de regim repetate! Pentru investiție au fost alocate 2,1 milioane de coroane. Prima lovitură de târnăcop, ca semn de demarare a lucrărilor, s-a aplicat pe calea Clujului, în vara anului 1905¹¹.

Concomitent cu electrificarea liniilor, societatea își schimbă denumirea în *Calea Ferată Orășenească Oradea Mare S.A. (Nagyvárad Városi Vasút Rt.)* – în continuare, se va cita: *CFOM*. Tot atunci se modifică și statutul societății. De ridicarea edificiilor societății și asigurarea intendenței s-a ocupat *CFTM*. În contul lichidităților au fost emise 500 de acțiuni, cu valoarea nominală de 100 000 de coroane pe acțiune. Iată, cum a perceput evoluția investiției unul din reporterii cotidianului *Nagyvárad*: „... pe zi ce trece forfoteala din jurul construirii și electrificării liniilor este din ce în ce mai accentuată. După ce liniile au fost așezate, centrul de greutate al activității s-a mutat la depou unde muncitorii se preocupă cu realizarea bransamentului”¹². De altfel, conform proiectului ansamblul arhitectural al depoului de tramvaie s-a compus dintr-o remiză cu șase linii, o alta cu două linii pentru locomotive, o clădire de birouri și un spațiu de locuit pentru directorul societății (**Fig. 1**)¹³. De asemenea, acesta dispunea de ateliere și depozite de materiale. Pentru achiziționarea de vehicule au fost alocate 428 000 de coroane¹⁴. Astfel, parcul de vehicule inițial dispunea de: 14 vagoane motor, echipate cu câte două motoare de 35 de cai putere fiecare; 2 locomotive electrice destinate transportului de mărfuri, echipate cu câte două motoare de

¹¹ <http://www.otlra.ro/informarecalatori/despreotl/istoriatramvaiului> (consultat la 4 mai 2016).

¹² *Nagyvárad*, 1906, nr. 33, p. 4.

¹³ Aducem mulțumiri acelor prieteni de pretutindeni ai tramvaiului, care au îmbogățit prezenta expunere cu fotografii din colecția proprie. Am afișat numele lor sub textul asociat imaginilor.

¹⁴ *Magyar Országos Levéltár, fond Z 1641 Nagyvárad Városi Vasút Rt., 1905-1942* (în continuare, se va cita: *MOL, fond Z 1641*), cutia nr. 3, dos. nr. 14, f. 1-7.

40 de cai putere fiecare; 4 autoutilitare cu frână; 1 autoutilitară cu nacelă, 1 autoutilitară cu scară extensibilă¹⁵.

Vagoanele motor au fost cumpărate de la fabrica din Győr a *Companiei „Siemens și Schuckert”*. Cu scopul alimentării rețelei, *Uzina Electrică*, din imediata vecinătate, și-a asumat achiziționarea, exploatarea și întreținerea echipamentelor generatoare de curent continuu, în timp ce, *CFOM* s-a angajat la construirea unei stații de acumulatori.

Așa cum au relatat ziarele epocii, personalul, controlorii de bilete, vatanii au fost selectați din rândul populației majoritare. Compania a angajat exclusiv orădeni, devotându-se să-i instruiască, decât să intre în raport contractual cu străini sau cu populația de la sate. Delegat pentru instrucție a fost însuși inginerul șef al investiției, *Henrik Reichel*. Pe la mijlocul lunii februarie a anului 1906, se planificase ca tramvaiele să înceapă cursele de probă pe strada Fő (azi, Republicii), însă din lipsa regulamentului de funcționare acestea au ieșit din depou abia în primele zile ale lunii martie. La început, inginerul șef, *Henrik Reichel* a condus personal unul din vagoane¹⁶. Pe traseul cuprins dintre clădirea *Bazarului* și stația de cale ferată amplasată la poalele Dealului Viilor, în prezența unui public numeros, „cele trei vagoane motor pompoase, strălucitoare, colorate în albastru și în galben au duruit, adică au alunecat numai, cu clinchet teribil și cu o imensă demnitate”¹⁷. Mulțimea curioasă se fălea, fiind cuprinsă de uimire și admirație. În rândurile sale s-au născut repede câteva presupuneri cu privire la ce ar putea însemna cele trei litere – NVV (abrevierea denumirii în limba maghiară a *CFOM*) – înscrise pe părțile laterale ale vehiculelor. Dezlegările amuzante nu au întârziat să apară: „marea primejdie a căii ferate”, „destinul orașului Oradea Mare”, „nu sunt periculos”¹⁸.

Inaugurarea „tramvaiului orădean” programată inițial pentru 20 martie, iar mai târziu pentru 1 aprilie 1906, s-a amânat până la 24 aprilie același an, din cauza polemicilor create în jurul prețurilor la bilete. Marea zi a fost precedată de o probă generală pe toate liniile, tramvaiele circulând de dimineața până seara, conform viitorului orar. Evenimentul a fost marcat de mai toate cotidienele locale: „Ce minune! Pe străzile orașului Oradea Mare aleargă tramvaiele. Vehiculele strălucitoare încă sunt pustii. Singurii lor călători sunt vatanii și controlorul de bilete, în ținute civile, fără uniforme. În gâtul controlorului se leagă geanta pentru încasări și suportul pentru bilete, după sistemul american”¹⁹. După procedurile oficiale de predare, conducătorii *CFOM* au oferit o masă festivă la *Restaurantul „Pannónia”* (azi, „*Queen Mary*”), la care au fost invitați reprezentanții ministerului de resort, ai autorităților locale și personalități ale vieții publice. La servirea șampaniei a luat cuvântul primarul *Rimler Károly* care a ținut să popularizeze cu voce tare: „Oradea Mare e în sărbătoare; orașul a materializat cea mai recentă descoperire a culturii moderne, un progres pentru cetățenii săi. De asemenea, s-a îmbogățit prin introducerea unui important serviciu care este chemat să încurajeze dezvoltarea financiară și prosperitatea locuitorilor”, iar la sfârșitul discursului a închinat în cinstea împăratului *Francisc Iosif I*²⁰. Invitații au petrecut până după-amiaza târziu. A doua zi, de dimineață, a demarat serviciul public de transport cu tramvaiul, spre marea decepție a birjarilor care au văzut cu dușmănie acest mijloc de transport modern. Peste tot în oraș, nu au întârziat să apară și ziariștii pentru a nota, în stil senzational, această întâmplare



Fig. 2. La bulivar, tramvai, la bulivar! (Sursa: Nagy István)

¹⁵ *Bihari Napló*, 2016, nr. 80, p. 10.

¹⁶ *Nagyvárad*, 1906, nr. 33, p. 4.

¹⁷ *Idem*, nr. 56, p. 3.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Nagyvárad*, 1906, nr. 95, p. 5.

²⁰ *Idem*, nr. 98, p. 2.

importantă: „În alt oraș de provincie, un asemenea eveniment este, poate, minunea minunilor, dar la noi, unde dezvoltarea face dintr-o dată pași de câteva mile, așa ceva este parcă natural, o aventură pentru care era deja pregătit, de multă vreme, fiecare orădean al locului. Acum, când fermecătoarele vagoane motor fac vântejuri pe străzile orașului, se pune întrebarea: cum ar putea fi închipuită oare Oradea, această puternică urbe culturală, fără o rețea de linii ferate electrificate?... Vagoanele împodobite cu crengi, au duduit cu clinchet vesel pe străzi până pe la ora 22.00, iar la urmă de tot, ultimul tramvai a pornit spre remiză” (Fig. 2.)²¹.

Vagoanele motor intrate în animația cotidiană, prezentau următoarele caracteristici tehnice: cadru din lemn montat pe două osii, două motoare de 35 cai putere fiecare, viteză maximă de serviciu de 10-12 km/h. În ideea deplasării lor în regim de „du-te-vino” au fost prevăzute cu dublă comandă, la fel ca și cele care circulau la Budapesta, însă s-au dovedit a fi mult mai confortabile grație echipamentelor din dotare²². Aveau douăzeci de locuri pe bănci din lemn, câte opt locuri pe peroane, câte trei geamuri culisante pe laturile dreaptă și stângă și câte două uși – niște grilaje rabatabile²³. În vederea evitării accidentării călătorilor, de-a lungul tronsoanelor cu linie dublă, grilajele situate pe partea stângă raportat la sensul de mers, au fost blocate. De altfel, pe peroane a și existat o indicație în acest sens: „În timpul mersului sunt interzise urcarea și coborârea. CFOM nu își asumă răspunderea pentru accidente rezultate din nerespectarea acestei măsuri”²⁴. Din construcție, reostatele de pornire se găseau la partea inferioară a cochetelor cabine. Ventilarea vagoanelor se realiza prin intermediul hublourilor montate în tavan. La capetele de linie vatmanul a re poziționat troleul-liră, apoi a decuplat brațul regulatorului de mers și s-a deplasat la cealaltă cabină de conducere, pentru a începe o nouă cursă.

Pentru început au fost introduse doar trei trasee, numerotate cu cifre, care toate treceau prin centrul istoric: Stația centrală de cale ferată-Gara Velența (frecvența vagoanelor era la cinci minute, fiecare al doilea circula în Velența); Piața Szent László (azi, Unirii)-str. Teleky (azi, Primăriei) – frecvența vagoanelor era la zece minute, cu pornire de la Stația centrală de cale ferată; Piața Szent László-Grădina Rhédey (azi, Parcul Nicolae Bălcescu) – a circulat un singur vagon, cu frecvența de zece minute²⁵. Ceva mai târziu numerotarea traseelor a fost substituită cu litere.

Pe traseul cuprins între Piața Templom și Gara Velența, transportul de persoane s-a realizat pe vechea linie de transport mărfuri cu locomotive cu aburi, unde se desfășura o activitate specifică intensă. În acest mod, cele două tipuri de transport au fost nevoite să coabiteze.

Succesul tramvaiului – evoluția dinamică a serviciului în ciuda tuturor dificultăților

Rețeaua de căi ferate intraurbană s-a dezvoltat cu rapiditate, deoarece, în mod nesperat, mai noul serviciu s-a dovedit a avea succes. Numărul vehiculelor din dotare a crescut și el. Încetul cu încetul, spațiul destinat depoului s-a dovedit a fi prea mic. Prin urmare, pentru autoutilitara cu nacelă și pentru cea cu scară extensibilă, compania a construit un garaj și, de asemenea, a ridicat un depozit de materiale²⁶. Până în anul 1909, parcul de vehicule a fost completat cu 8 vagoane motor achiziționate de la fabrica din Győr, iar, până în 1911, cu 6 remorci. În plus, societatea a mai cumpărat două remorci deschise, destinate a circula pe perioada verii²⁷.

O primă extensiune a rețelei s-a realizat spre zona de sud a orașului. Noua linie a pornit din Piața Szent László, a trecut prin strada Kert (azi, Avram Iancu), a cotit la stânga pe strada Szacsavay (azi, Cuza Vodă), a continuat pe șirul Szarvas (azi, Mihail Kogălniceanu) și a ieșit pe strada Gillányi (azi, Dimitrie Cantemir) până la capătul de linie situat în șirul Bányá (azi, tot Dimitrie Cantemir). În baza documentelor de arhivă studiate, conchidem că această relație a

²¹ Idem, nr. 99, p. 2.

²² Idem, nr. 45, p. 3.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Nagyvárad*, 1906, nr. 99, p. 3.

²⁵ Idem, nr. 64, p. 2.

²⁶ *Tiszántúl*, 1906, nr. 200, p. 4.

²⁷ Nagy și colectivul, *op. cit.*, 2006, p. 143.

fost edificată în mai multe etape, pe parcursul anilor 1909-1911²⁸. Menționăm că vizavi de *Moara cu valțuri „Emilia”* – demolată în primăvara anului 2014, într-un mod mai mult decât suspect – s-a construit o rampă de încărcare²⁹. Astfel, pe o porțiune a liniei noi din șirul Szarvas tramvaiele au circulat în tandem cu garniturile ce deserveau transportul de mărfuri.

În altă ordine de idei, considerăm relevantă inițiativa *Consiliului orășenesc* în ce privește introducerea curselor de noapte, pe traseul ce ducea la stația centrală de cale ferată. Printre argumentele sale aduse în acest scop amintim deservirea publicului care pleacă și sosește cu trenurile de noapte, dar și faptul că într-un mare oraș precum Oradea este imposibil ca transportul public să funcționeze numai până la ora 22. Cu toate acestea, conducerea CFOM a rămas intransigentă, deoarece a considerat că veniturile obținute de pe urma unui eventual serviciu prestat, ar fi mai mici decât costurile investite³⁰.

Evoluția relativ dinamică a serviciului de transport persoane și de mărfuri fost stopată de declanșarea Primului Război Mondial. În acea perioadă, în exploatarea societății se aflau douăzeci și două vagoane motor, șase remorci închise, două remorci deschise, două locomotive electrice destinate transportului de mărfuri – așa cum am menționat puțin mai înainte – șase locomotive și vagoanele de marfă aferente. Din cauza lipsei de piese de schimb, dar și a personalului de întreținere, plecat pe front, aceste mijloace de transport s-au deteriorat semnificativ. La sfârșitul conflictului armat se aflau în stare de funcționare doisprezece vagoane motor, iar celorlalte li s-au păstrat doar cadrurile³¹.

Un regim pleacă, altul vine!

În perioada interbelică a fost deficitară aprovizionarea cu piese de schimb și cu alte materiale, astfel CFOM a fost nevoită să se autofinanțeze. Cu muncă grea și cu sacrificii, nu neapărat într-un mod profesionist, muncitorii societății au reușit să recondiționeze toate mijloacele rulante, mai mult, s-au angajat la construcția de noi vehicule! La început au realizat doar cutii de tramvaie, iar mai târziu și echipamente electrice după modelul celor existente. Până în 1940, în atelierul companiei s-au construit șapte vagoane motor și o locomotivă electrică destinată serviciului de transport mărfuri³². Din păcate, s-a dovedit necesară și casarea a două vagoane motor.

De asemenea, s-a planificat înființarea unor trasee noi, dar a intervenit Marea Criză Economică. Așa că ideile aflate în faza de proiect s-au materializat doar parțial. Una dintre propuneri s-a referit la construirea liniei dintre bazinul de înot Pankolits (a fost situat în perimetrul Parcului Brătianu de azi) și capătul dinspre str. General Holban (azi, Menumorut) a străzii Gheorghe Lazăr (azi, Episcop Roman Ciorogariu)³³. Calea trebuia să treacă prin Parcul Traian și str. I.C. Brătianu (azi, Mihai Eminescu) până la punctul terminus, intersectând linia de pe Bulevardul Regele Ferdinand, însă conducerea *Ministerului Comunicațiilor* a avizat traseul, doar pe o lungime de 1 200 m, până la această din urmă stradă. Șinele au fost așezate în 1926, inspecția tehnică a investiției s-a realizat în 1927³⁴. Cealaltă propunere a vizat construirea unei linii de tramvai care să înceapă în vecinătatea stației centrale de cale ferată până la Episcopia-Bihor. Deși această idee s-a născut încă în 1911, avizul pentru demararea investiției a întârziat să apară până în 1929 când s-a primit aprobarea pentru un tronson lung de 1 450 m. În prima etapă s-au construit 1 370 m de linie simplă, de la stația de cale ferată la Podul Füstös (azi, pasajul Theodor Neș), predată circulației în 1930³⁵. În cea de-a doua etapă linia a fost prelungită până la *Moara Dóczy*, însă numai după terminarea celui de-al Doilea Război Mondial³⁶. Circulația

²⁸ MOL, fond Z 1641, cutia nr. 3, dos. nr. 14, anexa II, f. 1-2.

²⁹ Ronald Hochhauser, *Monumente de arhitectură industrială în pericol: moara cu valțuri „Emilia” din Oradea*, în "Buletinul Muzeului Științei și Tehnicii Ștefan Procopiu", an V, 2011, pp. 47-58.

³⁰ Szabadság, 1913, nr. 88, p. 5.

³¹ Magyar Országos Levéltár, fond Z 1602 Magyar Vasúti Forgalmi Rt. levelezése, 1931-1949 (în continuare, se va cita: MOL, fond Z 1602), cutia nr. 321, dos. nr. 2293, anexa III.E.1.

³² Idem, anexa: III.E.1, III.E.3, III.E.5.; MOL, fond Z 1602, cutia nr. 251, dos. nr. 1674, f. 1-2.

³³ MOL, fond Z 1602, cutia nr. 321, dos. nr. 2293, anexa I.A.4, f. 1.

³⁴ Ibidem; MOL, fond Z 1641, cutia nr. 3, dos. nr. 15, f. 9.

³⁵ MOL, fond Z 1602, cutia nr. 321, dos. nr. 2293, anexa I.A.8.

³⁶ Crișana, 1948, nr. 86, p. 7.



Fig. 3. Vagon motor de tip Siemens surprins pe linia D, în timpul celui de Al Doilea Război Mondial. În planul îndepărtat se distinge Complexul Vulturul Negru. (Sursa: Lovász István)

cu tramvaiul către *Cimitirul Rulikovszky* a devenit posibilă spre sfârșitul perioadei de criză economică, prin prelungirea relației str. General Moșoiu (azi, Avram Iancu)-Grădina Rhédey (**Fig.3.**)³⁷. De altfel, lucrările la această extensie au început în 1929³⁸. Din aceeași relație trebuia să mai derive o linie spre abator, însă în ciuda tuturor avizelor obținute, planul a fost sortit eșecului³⁹.

O modernizare fundamentală la acea vreme a fost considerată sudarea aluminotermică a tuturor șinelor din oraș, începută în 1927 și care a durat mai mulți ani în șir⁴⁰. Tot în perioada aflată în discuție, pe unele tronsoane linia a fost dublată, fie și pentru a facilita scăderea timpilor de urmărire⁴¹.

În urma celui de-al doilea arbitraj

La izbucnirea războiului parcul de vehicule număra douăzeci și șapte de vagoane automotor, șase remorci închise, două remorci de vară și patru locomotive electrice destinate transportului de mărfuri⁴². Dintre cele din urmă, cea alintată „*Negresa din Bingen*”, grație culorii purtate la sosire, a fost achiziționată din Republica de la Weimar, încă în perioada interbelică, mai precis în 1924⁴³.

Imediat după cedarea din 1940 a Ardealului de Nord către Ungaria, orașul dispunea de opt trasee. Lungimea rețelei de transport în comun avea 19,338 km, iar întreaga rețea, împreună cu cea destinată transportului de mărfuri, 41,2 km (**Fig. 4**)⁴⁴. După cum se poate distinge din tabel, majoritatea traseelor porneau din centrul istoric, linia A stabilind legătura cu liniile G și H! De-a lungul liniilor au fost amenajate cincizeci și patru de stații și nouă bucle de ocolire (**Fig.5**)⁴⁵.

Fig. 4

Trasee	Porțiuni cu linie dublă	Porțiuni cu linie simplă	Lungimea totală a liniei
Linia A: Piața Szent László - Stația centrală de cale ferată	2 000 m	200 m	4 200 m
Linia B: Piața Szent László - Calea Aradului	1 000 m	650 m	2 650 m
Linia C: Piața Szent László - Gara Velența	2 500 m	750 m	5 750 m
Linia D: Piața Szent László - Cimitirul Rulikovszky (a se revedea Fig. 3)	-	1 618 m	1 618 m
Linia F: Piața Szent László - str. Gillányi	200 m	2 100 m	2 500 m
Linia G: str. Fő -Strandul municipal	-	1 250 m	1 250 m
Linia H: Stația centrală de cale ferată - str. Árpád vezér (azi, Ștefan cel Mare)	-	1 370 m	1 370 m
Lungimea totală a rețelei:			19 338 m

³⁷ MOL, *fond Z 1641*, cutia nr. 3, dos. nr. 15, p. 14; *Nagyvárad Napló*, 1933, nr.249, p. 2.

³⁸ MOL, *fond Z 1602*, cutia nr. 321, dos. nr. 2293, anexa I.A.9.

³⁹ Idem, anexa I.A.10; MOL, *fond Z 1641*, cutia nr. 3, dos. nr. 15, p. 14.

⁴⁰ MOL, *fond Z 1602*, cutia nr. 321, dos. nr. 2293, anexa I.A.6.

⁴¹ Idem, anexa I.A.2; *Nagyvárad Napló*, 1927, nr. 162, p. 4.

⁴² MOL, *fond Z 1641*, cutia nr. 3, dos. nr. 15, f. 1-15.

⁴³ MOL, *fond Z 1602*, cutia nr. 321, dos. nr. 2293, anexa III.E.2; Locomotiva este expusă pe postamentul de lângă sensul giratoriu din Centrul Civic, în perimetrul nodului de cale ferată din Parcul 1 Decembrie.

⁴⁴ MOL, *fond Z 1641*, cutia nr. 5, dos. nr. 44.

⁴⁵ Kubinszky și colectivul, *op. cit.*, 2002, p. 135.

Aspectul tramvaielelor motor construite în această perioadă a început să difere din ce în ce mai mult de cel al vehiculelor realizate anterior în regie proprie; a fost creat „subtipul orădean”, după cum au denumit locuitorii orașului Debrecen vagoanele CFOM ajunse să deservescă populația de acolo. În 1942 CFTM a comandat trei asemenea vagoane motor, cu câte patru geamuri pe fiecare parte laterală și cu oarecare modernizări. În 1943 s-au produs alte trei vehicule noi⁴⁶. Mai mult decât atât, au fost procurate câteva motoare electrice și una-două remorci casate, de la *Compania de Transport Budapesta S.A.* (*Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.*). O parte dintre acestea au intrat în reconstrucție, iar restul au fost folosite ca piese de schimb⁴⁷. În 1944, la nivel local se construiește cel mai lung și cel mai modern vagon motor de până atunci, dotat cu frâne de staționare pneumatice, cu mare succes în rândul pasagerilor (Fig. 6)⁴⁸. De altfel, izbânda nu a întârziat să fie definită, în moduri mai mult sau mai puțin contradictorii, și de cotidienele epocii: „Noul tramvai a devenit preferatul locuitorilor. Miercuri dimineața, un clinchet neobișnuit a stârnit atenția trecătorilor de pe strada Fő. Mulțimea prezintă și-a îndreptat repede privirile în direcția sunetului, punându-și întrebarea: ce fel de creatură poate fi aceea care în locul clinchetului obișnuit produce un bârâit ascuțit? Chiar atunci a virat spre Piața Bémer mai noul model de tramvai din oraș: un frumos vagon motor, de lungime și lățime comparabilă cu cea a modelelor anterioare, dotat cu frână pneumatică. Roțile gresate ale cârpelii mătăhăloase nu au produs vuiete la cotitură, precum cele ale tramvaielor mai vechi, ci s-au rostogolit lin spre stație. – la te uită! – a exclamat unul din cetățenii urbei. – Tramvai echipat cu frâne pneumatice! În fața apariției neașteptate din stație s-au format mici grupuri care îl priveau precum se privește vițelul la târg. – Este complet diferit față de restul!”⁴⁹. Celelalte două tramvaie, de categorie modernă, aflate în construcție au fost terminate abia după război⁵⁰.

Pe parcursul acestei perioade s-a reiterat ideea realizării transportului feroviar spre cele două băi! A fost închipuită înființarea unei linii de interes local independente⁵¹. În cele din urmă, s-a prelungit doar linia din strada Gillányi, până la *Fabrica de bere „Dreher-Haggenmacher”*.

În conformitate cu datele statistice, în 1944 materialul rulant al orașului se compunea din treizeci și trei de vagoane motor, zece remorci, patru locomotive electrice utilizate la

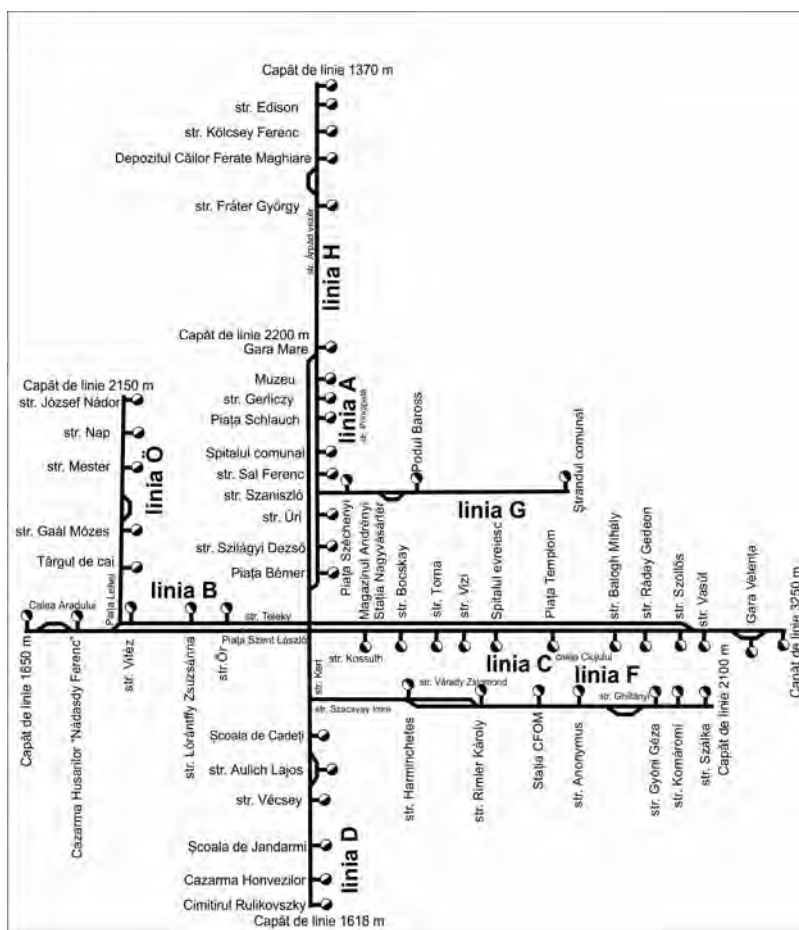


Fig. 5. Rețeaua de transport public în 1942: trasee, stații, bucle de ocolire, lungimi de traseu. Proiectarea noastră a respectat denumirile străzilor și instituțiilor din acea perioadă.

⁴⁶ MOL, fond Z 1602, cutia nr. 320, dos. nr. 2292.

⁴⁷ Ibidem; MOL, fond Z 1602, cutia nr. 321, dos. nr. 2299.

⁴⁸ MOL, fond Z 1602, cutia nr. 320, dos. nr. 2292.

⁴⁹ Idem, extras din numărul din 14 iulie 1944 al ziarului *Erdélyi Néplap*.

⁵⁰ *Crișana*, 1947, nr. 26, p. 3.

⁵¹ MOL, fond Z 1602, cutia nr. 277, dos. nr. 1907, f. 1-12.



Fig. 6. Războiul s-a terminat. Poftiți în vagoane! Tramvaiul cu indicativul 42 pornește din stația situată în Piața Malinovszki (mai înainte, Szent László). În anul 2015 autoguvernarea locală a supus această piață transformării radicale, după bunul său plac și spre nemulțumirea unei mase mari a orădenilor. (Sursa: Makai Zoltán)

loșia, reparat între timp. Pentru a se stabili legătură cu linia A, având capătul chiar la stația de cale ferată, s-a construit o linie facultativă. În Piața Széchenyi (azi, Parcul Traian) s-a amenajat o mini-remiză descoperită, cu scopul garării vagoanelor peste noapte⁵⁴.

Situația a fost mult mai gravă la Debrecen unde raidul aerian din 2 iunie 1944, asupra sediului transportatorului urban, a cauzat pagube serioase la materialul rulant. Mai multe tramvaie și alte tipuri de vehicule circulând pe șine au fost trimise la Oradea, fiind reparate în atelierele CFOM. Pe lângă acest ajutor, la ordinul CFTM, CFOM a transferat la Debrecen trei vagoane motor, două remorci și o locomotivă electrică destinată transportului de mărfuri⁵⁵.

Naționalizarea bate la ușă!

Încă înainte de trecerea proprietății private în proprietatea statului, ziarele locale de limbă română au consemnat că, în ciuda pagubelor provocate de cel de-al Doilea Război Mondial, Oradea se află în cea mai bună situație la nivel național, în ce privește transportul public de persoane: „...calea de rulare a fost reparată cu trudă și devotament, tramvaiele circulă pe toate traseele, fără întreruperi. Nici măcar iarna grea nu a provocat probleme în trafic! Doar, într-o mică măsură, penele de curent au determinat întârzieri pe trasee, motiv pentru care nu se poate face responsabilă sub nicio formă compania de transport⁵⁶.”

Mai multe lucruri se schimbă – ne gândim, în primul rând la administrație –, inclusiv marcarea traseelor cu litere care a fost înlocuită cu numere. În viața companiei, perioada este caracterizată de construirea a două linii complet noi, de joncțiune cu lunca orașului sau cartierul de Nord-Vest (astăzi, parte a *Cartierului Rogerius*). Prima a devenit cunoscută în conștiința publică românească sub numele de „23 August” – zi națională până la Revoluția din 1989. Traseul său a pornit din Piața Stalin (fostă Bémer), a continuat în spatele teatrului pe str. Sindicatelor (azi, Moscovei), până pe str. Török Ignác (azi, Sf. Apostol Andrei)⁵⁷. Acesta s-a edificat într-un timp relativ scurt, de doar câteva luni, mulțumită și faptului că, deși, puțini ca număr, muncitorii implicați în proiect au lucrat în trei schimburi⁵⁸. În ziua inaugurării investiției trei tramvaie nou construite, unul albastru, unul galben și unul roșu – cu aluzie la drapelul național – au parcurs horducăind traseul cuprins dintre centru și cartierul mărginaș, în uralele celor curioși. Mesajul transmis populației de primarul în exercițiu, Ványai Károly, a scos în evidență faptul că noua realizare s-a realizat sub semnul reconstrucției țării și a

⁵² Idem, cutia nr. 320, dos. nr. 2292, f. 1-5.

⁵³ Nagy și colectivul, *op. cit.*, 2006, pp. 83-86.

⁵⁴ *Fáklya*, 1978, nr. 187, p. 2.

⁵⁵ MOL, *fond Z 1602*, cutia nr. 320, dos. nr. 2292.

⁵⁶ *Crișana*, 1947, nr. 50, p. 2.

⁵⁷ Idem, nr. 192, p. 1.

⁵⁸ Idem, nr. 190, p. 3.

stabilizării monetare⁵⁹. Cea de-a doua cale își avea unul din capete la intersecția străzilor Decebal și Aradului, se desfășura spre podul metalic din luncă, str. Karl Marx (azi, Menumorut), str. Eroul Necunoscut-Cimitirul Olosig (azi, Parcul Mihai Viteazul), cu punctul terminus Gara Mare (**Fig. 7**)⁶⁰. Inițial, articolele ziarelor locale titrau cum că linia ar urma să ajungă la Gara Mare de-a lungul străzilor Karl Marx și Muzeului, pe un traseu mult mai scurt. Nu știm dacă această variantă a stat vreodată în picioare, deoarece în stadiul actual al cercetărilor nu am găsit vreun document care să o ateste! Însă, ce se știe cu siguranță este faptul că la început, traficul pe relația construită a fost asigurat de vagoane automotor de construcție proprie⁶¹.

La scurt timp după naționalizare, compania de transport a intrat în componența *Întreprinderii Comunale „12 octombrie”*. Cu această mutare, ea și-a pierdut independența administrativă pentru mult timp.

În perioada anilor 1950-1960 rețeaua de transport în comun avea o lungime totală de 27,285 km, socotită a fi cea mai mare de la înființare. Pe o porțiune a sa, de 6 km, se realiza și transportul prefabricatelor și mărfurilor finite de la unitățile industriale din jurul Cetății spre Gara Velența. Printre măsurile propuse, de primă importanță s-a considerat a fi completarea flotei de tramvaie, deoarece cele treizeci și șase de vagoane automotor ale parcului făceau greu față cerințelor publicului călător, în continuă creștere! S-a hotărât achiziționarea unor vagoane automotor de mare capacitate de tipul EP-V54 (V56), construite pe patru osii, de la *Fabrica de locomotive „Electroputere” Craiova*. Luând în considerare sistemul lor modern de suspensie, probabil și aspectul de vagon de dormit, locuitorii le-au poreclit „Pullman” (**Fig. 8**). La începutul următorului deceniu au fost achiziționate garnituri de tramvai, formate din vagon automotor și remorcă, de la *Întreprinderea de Transporturi București* (în continuare, se va cita: *ITB*) (**Fig. 9**)⁶². Producția acestui tip de tramvaie a început în 1956 prin modernizarea vechilor tramvaie de tip „Thomas-Houston”, după care fabrica din București a produs tramvaie noi și le-a denumit Vo58⁶³. În urma investițiilor de acest tip, parcul de vehicule era format din șaiszeci și trei de vagoane automotor, douăzeci și șase de remorci, cinci locomotive electrice și una diesel destinate transportului de mărfuri.⁶⁴

..., la fel și perioada schimbărilor radicale!

Planul de restructurare al orașului demarat în 1965, nu a mai lăsat loc liniilor de tramvai de pe străzile înguste și mai mult sau mai puțin întortocheate din centru. În perspectivă, a devenit necesară îmborsăvirea parcului, prin procurarea unor tramvaie de capacitate mare, mai economice. Scopul propus a fost cel de a se asigura un transport în comun „eficient”, care să deservească zona de vest de locuințe și de întreprinderi ale orașului, dar și cartierul Nufărul în devenire, din zona Seleuș. Concomitent cu demararea marilor construcții care au dus la schimbarea forțată și agresivă a aspectului orașului, începe și lichidarea succesivă a liniilor vechi din centru și din împrejurimile sale: a celei care ducea la ștrand, a celei spre cimitir și Episcopia-Bihor, a celei din str. Cuza Vodă și str. Karl Marx, în cele din urmă a celei din str. Republicii – corsoul de azi. La începutul anilor 1970, linia care ducea la gara din loșia a fost



Fig. 7. Unul din ultimele vagoane motor modernizate, de tip Siemens, surprinse lângă Cimitirul Olosig. Era în anul 1974! (Sursa: Lovász István)

⁵⁹ Idem, nr. 192, p. 1.

⁶⁰ Idem, nr. 258, p. 3.

⁶¹ Idem, nr. 277, p. 4.

⁶² Nagy și colectivul, *op. cit.*, 2006, pp. 102-103.

⁶³ Un exemplar din acest tip se află în colecția Muzeului de Transport Public „Corneliu Mikloși” din Timișoara.

⁶⁴ Ronald Hochhauser, *100 éve adták át a forgalomnak a Széles utcai vashidat*, în „A Magyar Műszaki Közlekedési Múzeum Évkönyve”, an IV, 2015, pp. 90-97.



Fig. 8. Într-o zi de vară, în urmă cu aproape 30 de ani, garnitura de tramvai, având în componență vagonul automotor de tip EP-V54 (cunoscut și sub apelativul de „săgeata roșie”), din direcția loșia, sosea în stația de la Sfatul Popular. (Sursa: Karel Beneš)



Fig. 9. Primăvara anului 1981: garnitură ITB, circulând spre Zona de Vest (Cartierul Rogerius) trece în dreptul capătului Podului Decebal, de pe malul drept al Crișului Repede. Puntea în sine se afla în proces de demolare, ca urmare a avarierii sale în martie a aceluiași an⁶⁴. (Sursa: Nagy István)

deviată pe str. Aviatorilor. Deși transportul călătorilor spre cimitir și Episcopia-Bihor a fost preluat de autobuze, cel efectuat cu tramvaiul în părțile centrale a dispărut definitiv⁶⁵. În 1975 este lichidată vechea linie simplă de pe str. Dimitrie Cantemir. În loc s-a construit o linie dublă – pentru început până la pârlăul Peța, iar până în 1979 până la capătul străzii Nufarului⁶⁶.

Prima garnitură de tramvai de mare capacitate, mai silențioasă decât anterioarele și mai economică, este achiziționată în 1975 de la *Fabrica de Tramvaie „Electrometal”* din Timișoara. În acel an au mai sosit la Oradea alte cinci garnituri similare, menite să modernizeze transportul orădean. Încetul cu încetul, întregul parc rulant este înlocuit cu acest model, pe care constructorul său l-a botezat Timiș 2 și în care urcarea s-a planificat a se face pe ușile din mijloc, iar coborârea, prin față și prin spate (**Fig. 10**). Ca un prim pas sunt scoase din circulație tramvaiele vechi, cele cu cadru din lemn, dintre care o parte au mai fost utilizate pe post de remorcă. Pe la mijlocul anilor 1980 din peisajul orădean dispar și ITB-urile. Remorcile acestora sunt cuplate la „săgețile roșii” care treptat sunt retrase și ele din circulație, până în 1990⁶⁷.

În paralel cu demolarea unor trasee mai vechi sunt edificate altele noi. În 1972 este dată în folosință, cu circa două luni mai devreme față de data stabilită, linia din str. Ostașilor (azi, Corneliu Coposu) până la *Spitalul de Copii* (astăzi, *Spitalul Clinic Municipal „dr. Gavril Curteanu”*). Mai târziu, aceasta este prelungită până la Podul CFR, iar până în 1982 la *Întreprinderea chimică „Sinteza”*.

Casele particulare din lunca orașului sunt demolate, fiind înlocuite cu blocuri de locuințe. În continuarea Podului Decebal se deschide bulevardul cu același nume în direcția străzilor Ostașilor și Olimpiadei, prevăzut cu un nou tronson de linie de tramvai. La construirea acestuia s-a utilizat pentru prima dată în oraș tehnologia de asamblare a liniilor din paneluri. Darea sa în folosință a implicat o serie de modificări în traseele existente. Astfel, în cea de-a doua jumătate a anului 1986 a intrat în vigoare noua ordine de circulație „optimizată”, în circuit, valabilă și azi. Astfel, centrul orașului este împânzit de un „inel” parcurs în dublu sens. Tramvaiele semnalizate cu negru circulă în sens orar, iar tramvaiele semnalizate cu roșu, în sens invers sau trigonometric.

Mulțumită unităților industriale care lucrau la capacitate maximă, ca și numărului mic de autoturisme personale, la acea vreme tramvaiele au transportat un număr mare de călători, timpul lor de urmărire fiind mai bun decât în cazul autobuzelor. Erau la ordinea zilei, mai ales în perioada orelor de vârf, tramvaiele umplute cu oameni cocoțați pe scările sale; se circula cu ușile deschise (**Fig. 11**). Acest stil de călătorie a condus, uneori, la producerea unor accidente grave la care a contribuit în mare măsură și starea tehnică jalnică a vehiculelor de transport, de construcție oricum slabă. Întreținerea căilor de rulare

⁶⁵ Nagy și colectivul, 2006, *op. cit.*, pp. 91-94.

⁶⁶ Idem, p. 94.

⁶⁷ Idem, p. 106.

a fost și ea neglijată din ce în ce mai mult, mai ales spre finele anilor 1980, stare care, de asemenea, a provocat nenumărate deraieri și accidente (**Fig. 12**).

La începutul anilor 1990 numele transportatorului în comun devine *Oradea Transport Local* (în continuare, se va cita: *OTL*). În acea perioadă se desființează linia din strada Progresului, șinele de aici sunt scoase. Ceva mai târziu se renunță și la linia din Calea Clujului, una din cele mai vechi din oraș. Cu această ocazie a fost pecetluită și soarta serviciului de transport mărfuri cu locomotive electrice, cu alte cuvinte a fost distrus odată pentru totdeauna un sistem ce funcționa din 1882⁶⁸.



Fig. 10. Garnitură de tip Timiș 2 circulă pe linia 4 în 1983. În planul îndepărtat se poate observa turnul bisericii din Cetate și imobilul în construcție cu menirea de a ascunde privirii fortăreața de ev mediu. (Sursa: Nagy István)

Tramvaiele secolului al XX-lea în secolul XXI

Ca urmare a închiderii atelierului principal din Timișoara, aprovizionarea cu piese de schimb pentru garniturile Timiș 2 a avut de suferit. Întreținerea neadecvată, ca și lipsa acută de fonduri de reparații a condus la uzura avansată a vehiculelor. Ultima garnitură Timiș 2 a fost retrasă din circulație în anul 1998. Starea tehnică a căii de rulare a lăsat și ea multe de dorit!

Primăvara anului 1994 a marcat un nou început în viața *OTL*: au fost achiziționate din Germania primele tramvaie rulate, de tip Tatra, cu remorcă T4D-B4D. Ceva mai târziu, mai noii flote i s-au alăturat, tot în urma unor achiziții, tramvaiele articulate Tatra KT4 (**Fig. 13 și Fig. 14**).

Cu o vechime apreciabilă, de circa 20-30 de ani, acestea s-au dovedit a fi corespunzătoare din toate punctele de vedere unui transport local civilizat, în condiții de confort și de siguranță mult mai bune față de cele oferite de Timișuri. De-a lungul anilor au sosit mai multe asemenea tramvaie, din Magdeburg, Dresda și Berlin, până ce parcul a devenit din nou unitar (**Fig.15** – Nr.crt. 1-6)⁶⁹.



Fig. 11. Condiții de transport inumane! Asemenea sardelor într-o cutie de conserve, muncitorii călătoresc înghesuți în tramvai, de la locul de muncă la domiciliu și invers. Era în anul 1983! Vehiculul a fost surprins în zona străzii Celor trei Crișuri și Clujului unde la începutul anilor 1970 mai exista bucla de întoarcere a tramvaielor liniei 1. În planul îndepărtat se distinge Dealul „Ciuperca”. (Sursa: Nagy István)



Fig. 12. S-a avariât primul tren-tramvai de mare capacitate, cu zgomot aproape imperceptibil, din Oradea. În urma accidentului în care a fost implicat, s-a hotărât imediat casarea sa. (Sursa: Zsíros Attila)

⁶⁸ Idem, pp. 98-100.

⁶⁹ De-a lungul timpului vehiculele de tip Tatra grupate în **Fig.15** s-au substituit periodic. Reprezentarea nu



Fig. 13. Adusă din Dresda, garnitura de tip Tatra T4D-B4D străbate strada Independenței, transportând călătorii grăbiți. În țara de unde a venit, Germania, s-ar constitui piesă de muzeu! (Sursa: Nagy István)



Fig. 14. După deservirea ani în șir a locuitorilor Berlinului, tramvaiul articulat de tip Tatra KT4, înregimentat în serviciul orădenilor, sosește în stația din Piața Unirii. În Occident ar fi fost tot o piesă de muzeu! (Sursa: Nagy István)

Fig. 15

Nr. crt.	Număr de ordine	Denumire	Tip	An de fabricație	Observație
1.	1-43, 45-46	Vagon motor	Tatra T4D	1969-1988	
2.	101-143, 145-146	Remorcă	Tatra B4D	1969-1988	
3.	44	Vagon motor	Tatra T4D ZR	-	Dispune de cabină de conducere la ambele capete
4.	43-44	„	Tatra T4D	-	Echipat cu plug pentru zăpadă
5.	3	„	„	-	Utilizat la măsurători
6.	203, 204, 206, 207, 213, 215, 217, 218, 224, 226, 227	Vagon motor articulat	Tatra KT4D	-	
7.	50-59	„	Siemens-ULF 151	2008-2009	

Un viitor promițător!

La începutul anului 2007, edilii au decis achiziționarea a zece tramvaie nou-nouțe, cu podea joasă (**Fig. 15**–Nr.crt. 7). Investiția privind tramvaiele vieneze, de tip Siemens ULF 151, a însemnat un efort financiar enorm pentru oraș, a implicat stabilirea unor sarcini speciale și multă, multă muncă în plus (**Fig. 16**). Calea de rulare a fost adaptată pe întreaga sa lungime, de asemenea, s-au creat condițiile pentru întreținerea vehiculelor mai pretențioase și mai complicate din punct de vedere constructiv⁷⁰. La fel ca și în urmă cu mai bine de o sută de ani, pasagerii au privit admirativ noile mijloace moderne care s-au integrat repede în peisajul citadin, devenind preferatele locuitorilor. În baza unor proiecte europene, în cadrul remizei de tramvaie a luat ființă un laborator de mecatronică, creându-se astfel bazele unui sistem modern de întreținere. Concomitent s-a achiziționat un vagon de măsurare și o mașină de intervenție cu turn. Calea de rulare a fost reconstruită aproape în totalitate, în zona Centrului Civic au apărut noi piste plantate cu iarbă, estetice, foarte la modă în Occident. Aparatele electronice de la macaze, anterior defecte mai tot timpul, au fost înlocuite. S-a eliminat, astfel, schimbarea manuală a șinelor mobile, practică mai mulți ani la rând. A fost introdus sistemul de urmărire al vehiculelor prin GPS, stațiile au fost dotate cu indicatoare electronice de afișare a liniilor și a timpilor de urmărire. O noutate considerăm a fi și implementarea sistemului de e-ticketing, a legitimațiilor de călătorie electronice.

conține și preschimbările indicativelor tramvaielor, aferente substituirilor!

⁷⁰ Városi Közlekedés, 2011, nr. 3-4, p. 234.

Obiectivele următoare ale OTL includ construirea unor relații noi care să stabilească legătura cu zona *Universității din Oradea* și a *Aeroportului Internațional*, precum și înființarea unui depou în vecinătatea *Parcului Industrial* din vestul orașului.

Gânduri de încheiere

Încă de la începuturile sale, derularea transportului în comun cu tramvaiul electric la Oradea s-a constituit ca parte integrantă a istoriei de mai bine de 900 de ani a orașului. Trebuie să includem aici și munca sânguicioasă și uneori până la sacrificiu a tuturor celor care sub o formă sau alta au contribuit la introducerea tramvaiului în circulația orașului, la menținerea și la devenirea sa⁷¹. Dezvoltarea transportului public, uneori chiar și declinul său, schimbările pozitive și negative au definit în mare măsură imaginea orașului, de asemenea, au reprezentat un factor important în viața de zi cu zi a locuitorilor săi.

Să ne păstrăm trecutul pentru a ne crea viitorul! De acest trecut se leagă *vagoanele motor* de tip Siemens, având cadrul din lemn, *vagoanele motor* de tip Electroputere, de tip ITB și de tip Timiș 2 distruse în mod conștient ori din lipsa cunoașterii reglementărilor privind protecția patrimoniului cultural național; *clădirea remizei* de tramvaie din vecinătatea Cetății, reconvertită în hală agroalimentară; două *locomotive electrice* destinate transportului de mărfuri, clasate în anul 2013. Să facem cunoscut generațiilor viitoare moștenirea culturală deja distrusă, pe cea încă păstrată și în cel mai fericit caz clasată și protejată prin lege, a Oradiei, oraș, de mai multe secole, multiethnic, multicultural și multiconfensional!



Fig. 16. Primul exemplar din Oradea al flotei Siemens ULF 151 se îndreaptă spre cartierul Nufărul. Reclama de pe caroseria sa nu lasă loc de comentarii: „*Sunt cel mai modern tramvai din lume și mă bucur să circule pentru prima oară și în România, la Oradea. Nu sunt singurul, alte tramvaie vor veni în curând*”. (Sursa: Nagy István)

⁷¹ În câteva orașe din România precum Sibiu, Constanța, Brașov și Reșița s-a renunțat la transportul public cu tramvaiul electric!