

VI. MISCELLANEA

O SCURTĂ INCURSIUNE ÎN ISTORIA TRANSPORTULUI BÂRLĂDEAN

Marcel PROCA*

Abstract: A short incursion in the history of Bârlad city transport

Transport represented even for a less developed urban society as the romanian society was and especially the one in Bârlad at the end of the 19th century and first half of the 20th century, a subsidiary element, but not less important, of the every day life.

Before expanding the railways, transport be done by different means of transport having different names: carriages, craches, carts.

Mots-clé: *urban transport, carriage, craches, car, 19th century.*

Mână birjar... la bulivard! Obrazul subțire cu cheltuială se ține ...

Locomoția a reprezentat chiar și pentru o societate mai puțin dezvoltată, cum era cea română și în speță cea bârlădeană, de la sfârșitul secolului al XIX-lea și din prima jumătate a celui următor, un element subsidiar, dar nu mai puțin important al vieții citadine.

Înainte de apariția căilor ferate și a automobilelor, transportul se realiza cu poștalioane, căruțe, bihunce, trăsurile, și birje. Denumiri arhaice și care pot stârni oricând mirarea și nedumerirea unui cititor contemporan. Termenul de *birjă* a fost adus în Principatele Române de către ofițerii ruși în 1828, iar mai târziu sub influența eternului Paris, s-a făcut translația semantică de la *birjar* la cel de *vizitiu*, având ca sursă de proveniență franțuzescul *visiter*, „a vizita”.

Primele mijloace de transport publice individuale au apărut sub influență rusească la București probabil în 1828, iar la Bârlad în anii 1870, sub forma trăsurilor denumite generic *de piață* (deoarece în această zonă staționau cel mai adesea), ca urmare a faptului că la 13 septembrie 1872 a avut loc racordarea orașului la rețeaua feroviară prin construirea căii ferate Tecuci – Bârlad și a stației C.F.R. S-a simțit atunci nevoia asigurării transportului călătorilor care mergeau sau se întorceau de la gară. Importanța acestora a crescut simțitor și cuantificabil în

timp, mai ales că după 1878, Bârladul devine și nod de cale ferată, prin construirea liniilor Bârlad-Galați și Bârlad-Fălciu. Acest fapt ca și construirea Șoselei Naționale Iași-București care străbătea localitatea de la Nord la Sud, a adus modificări în structura internă a orașului și a contribuit la sporirea tranzitului de persoane și mărfuri.

La începutul secolului al XX-lea durata programului pentru angajații C.F.R. era uneori de 24 de ore și chiar mai mult, dacă distanța ori mijloacele precare nu puteau asigura munca în schimburi. Aceasta mai ales în timpul iernii, datorită zăpezilor abundente și a tehnologiei vremii: „când îți era lumea mai dragă, atunci rămâneai în câmp să faci presiune la locomotivă, sau te opreai la vre-un canton să completezi apa la tenderul locomotivei”, când fără concursul benevol al călătorilor nu mai puteai ajunge la destinație. Combustibilul întrebuintat era lemnul de foc, nici măcar cărbunele cu o valoare scăzută caloric, așa se explică de ce presiunea de la cazanul locomotivei nu era constantă și de lungă durată.

În timpul călătoriei pe linia Bârlad-Fălciu sau Crasna-Huși (cu linie îngustă) transportul pe timp de vară era o adevărată plăcere, dacă făceai abstracție de viteza de mers, fiindcă aveai posibilitatea să admiri pe îndelete peisajul ba chiar mai mult puteai să cobori, culegeai flori din pădurile de la Dobrina și Horga și ajungeai înaintea trenului la pasaj, de unde te urcai înapoi, pentru că atunci viteza vehiculului la urcarea în rampă nu depășeau un om mergând la pas normal. Mărfarele, ce tranzitau sau se formau din Bârlad tractau doar 30-40 de vagoane, în general cu un tonaj mic (10-15 tone) sub capacitatea de încărcare a garniturii. Lungimea liniei de serviciu era de 400 de metri, fiind strangulată cu o diagonală, astfel insuficientă pentru cele 20 de vagoane ce se încărcau sau descărcu pe zi¹.

Birjele sau trăsurile se foloseau la transportul orășenesc sau pentru agrementul persoanelor cu o anumită stare socială. Până la apariția lor, deplasarea celor ce nu aparțineau protipendadei se făcea aplicând dictonul „încet dar sigur”, adică pedestru. Domnii care doreau să satisfacă dorințele cucoanelor, le ofereau o plimbare. Ieșirile în aer liber constituiau o modalitate de evadare din cotidian, dar și una de câștig pentru proprietari, în plus, cei ce aveau moșii în apropierea orașului și făceau destul de des drumul, mai ales vara, când erau obligați să dețină astfel de cchipaje.

* Profesor Școala Nr. 1 „Iorgu Radu”, Bârlad, vicepreședintele filialei Bârlad a Societății de Științe Istorice din România.

¹ Din ziarul bârlădean „Paloda”, Anul XIII, nr. 18, 11 august 1894, p. 5, putem afla spre exemplu și reperele orare ale veninilor și plecărilor din gara locală:

„Mersul trenurilor:

- Tecuci-Bârlad, accelerat sosește la orele 4.31 dimineață și pleacă spre Iași la orele 4.39;
- Tecuci-Bârlad, de persoane sosește la orele 10.31 pleacă spre Iași la orele 10.41;
- Iași-Bârlad, de persoane sosește la orele 11.39 pleacă spre Tecuci orele 11.49;
- Tecuci-Bârlad, de persoane sosește la orele 5.14 pleacă spre Iași la orele 5.24;
- Iași-Bârlad, mixt, sosește la orele 5.50 pleacă spre Tecuci orele 6.50- seara;”
- Iași-Bârlad, accelerat sosește la orele 12.28 pleacă spre Tecuci orele 12.35- noaptea”.

Trăsurile nu erau doar un moft, ori etalon social ci și o necesitate, determinată de *gloderia* aproape omniprezentă și de starea pavajului plin de gropi, pe care își *scâlcia* ghetele trecătorul obișnuit. Un acid articol din ziarul „Progresul”, din 17 aprilie 1885, intitulat – *Soarta mahalalei Munteni* – confirma o crudă realitate: „De câți-va ani orașul nostru a căpătat reale îmbunătățiri în privința regulării și pavării strazilor. În orice parte îți arunci ochii vezi cu oarecare satisfacție străzi bine pavate, cum nu se găsesc în multe alte orașe, și aceasta nu numai pe la centru, dar și prin mahalale precum: Podenii, Cotul-Negru, Mahalua Poștei. Singurul păcat ce îl au este că nu sunt bine întreținute adică curățite și reparate la timp încât pe unele locuri având pretenția a merge de parcă ești expus când ești în trăsură să te ții cu mâna de stomac ca să nu-ți iasă mașile pe buric. Nu face nimic, și aceasta se poate socoti o distracție, hodorogeala având avantajul de a deștepta măcar pe acei puțini deștepți, adică pe cei proști. O singură mahalala însă n-a avut norocul să se bucure și ea de favorurile părinților noștri de la Primărie, aceasta este mahalaua Munteni și cu toate acestea locuitorii acestei mahalale nu sunt nici turci nici tătari, sunt și ei români, contribuiesc la toate sarcinile țării ca toți ceilalți, plătesc de se spetesc biruri la Primărie pentru drumuri și șosele, dar când vine vremea să se împărtescă bunătățile vedem că numai unele mahalale se plimbă pe uscat, iar bieții Munteni înoată prin glod și prin spurcăciuni ca dobitoacele, trebuie să facă târg cu birjarii ca să-i decidă și să-i ducă în Munteni”².

La început de secol XX, când ieșai din gară și o porneai spre oraș aflai drept în față o mică piațetă în care călătorii găseau ziua și noaptea câteva trăsură, dar numai la orele de sosire a trenurilor. Zona era nepavată, iar gropile erau astupate, inerent dată fiind destinația locului, cu multă balebă de cal și bălți de urină. La trăsură, în dreapta și în stânga caprei, pe care se afla vizitiul, clipeau felinare adormite ca și birjarul, iluminate cu petrol și geam de sticlă ori de cristal șlefuit, pe care era scris numărul de ordine. Studiind mărturiile contemporanilor găsim și alte informații privind mijloacele de transport ce tresăltau pe caldarâmul plin de gropi al Bârladului și care la prima aversă se transforma într-o mare de bălți noroioase: „Copil, priveam de multe ori șirul nesfârșit de care cu boi scârțâind pe stradă căutând ieșirea Tutovei, a Dealului Mare sau a Bereștilor, ocolind trăsurile cu câte unul sau doi cai care purtau spre gară tot felul de pasageri în dorința de a nu pierde trenul. Și astăzi mi se pare o poveste nespuse de frumoasă când meditez la acele clipe ale copilăriei mele, când urmăream mersul agale al boilor sub greutatea încărcăturii din saci pe care-l pot compara cu un fluviu de imagini de care mi-aduc pe val întreaga barcă a copilăriei plină de farmecul ei îndepărtat”³.

În general, trăsurile se prezentau bine, erau prevăzute cu poclit pentru ploaie și strapontină (scaun pentru a treia persoană) unele dintre ele erau capitonate cu pluș roșu sau albastru, cu o pernă la spate, eventual în funcție de condițiile climatice cu o învelitoare care se punea pe picioare, brodată cu monograma proprie-

² „Progresul”, anul III, nr.10, 17 aprilie 1885, p. 8.

³ Mielu Moldoveanu, *Pagină vie, în Bârladul Odinioară și Astăzi. Miscelaneum*, (în continuare vom utiliza prescurtarea *B. O. A.*), vol. I, 1980, p. 629- 632.

tarului. Roțile cu spițe, vopsite cel mai obișnuit în alb, atrăgeau atenția, iar birjarul era îmbrăcat într-un fel de caftan având la oiștea de la trăsuri doi cai înhămați. Fiecare proprietar se îngrijea ca trăsura sa să fie cât mai elegantă și mai atrăgătoare, pentru „a lua fața concurenței”. Când se pleca în cursă, era obligatoriu ca birjele să arate cât mai bine, pentru a face călătoria cât mai agreabilă. Cu timpul cercurile de fier de la roți au fost înlocuite cu altele de cauciuc veritabil, care făceau drumul cât mai lin, și erau puțin zgomotoase; cu timpul, au fost adăugate aripi care protejau clienții de stropii de apă murdară sau noroi, iar birjarii au ajuns să poarte giubele cu nasturi metalici și ceaprazuri. Trăsurile aveau, ca peste tot, coșuri sau burdufuri de piele, care grație unui mecanism se puteau ridica ori coborî după necesitate, în funcție de vânt, ploaie sau soare. Pe atunci bărlădenii se mândreau cu aceste echipaje deoarece erau mai mari decât birjele Iașului, care erau trase de un singur cal. Pe timpul iernii, când zăpada acoperea străzile, acestea erau substituite de sănii, trase de cai cu zurgălăi, care le anunțau prezența de la depărtare, și care se închiriau în aceleași condiții ca și birjele. Săniile aveau un aspect asemănător cu cel al unor cutii puse pe patine lungi și subțiri și se acopereau cu covoare de lână sau cu blană.

Un alt loc de parcare era în apropierea Podului Roșu sau a Pieței Sfântul Ilie („unde ceainăriile adăposteau birjarii de noapte întârziați, care își plimbau între dâșii ceainicele aburinde”⁴), iar seara lângă cafenelele mai frecventate, cum erau cele ale lui Manzavinatos ori Bursa, pentru a veni în ajutorul chefliilor. Distracția copiilor era de a se atârna de ele și de a ajunge, spre supărarea birjarilor, pe nepusă masă în diferite colțuri ale orașului, sau de a lovi caii în locuri sensibile spre disperarea vizitiului nevoit să facă pe nepusă-masă curse neplanificate.

Pentru amortizarea șocurilor de la gropile de pe străzi, trăsurile erau prevăzute cu arcuri elastice din oțel, ce erau reparate în atelierul lui Ludovic Teodorescu de pe Strada Principală. Totodată în oraș existau mai multe ateliere de curelărie și hamuri. Aceste produse erau extrem de căutate, având în vedere că orașenii dețineau un număr considerabil de cai folosiți la o mare varietate de vehicule cu denumiri din cele mai bizare pentru bărlădeanul contemporan: birje, trăsuri, tramcare, ghiociuri, gabriolete, bihunțe, șarete, căruțe de țară, etc.

Din ziarul „Bârladul”, datat 6 decembrie 1909 cu un articol intitulat *Take Ionescu la Bârlad* avem indicii despre cum trebuie să fi arătat o desfășurare în forță a acestor numeroase și diverse mijloace de transport: „La plecarea de la gară T. Ionescu a fost luat în echipajul lui T. G. Emandi, iar ceilalți fruntași precum și o parte din cetățeni în echipajele și trăsurile de piață, prea puține de altfel pentru numeroasa mulțime adunată”⁵. Relatarea ne indică dincolo de evenimentul politic în sine o posibilă aproximare a numărului de trăsuri, de peste 50 ce existau în acel moment în oraș. Desigur numărul era mult mai ridicat deoarece se referă la cele aparținând simpatizanților Partidului Conservator Democrat, plus birjele de piață,

⁴ Romulus Boteanu, *Iarnă grea la Bârlad*, în *B. O. A.*, p. 842.

⁵ „Bârladul”, anul XXIX, nr. 24, 6 decembrie 1909, p. 4.

dar nu avem suficiente informații pentru a lua în calcul și celelalte trăsuri existente, aparținând protipendadei bârlădene.

După anul 1930, tarifele s-au modificat, raportându-se la distanță, dar și la greutatea bagajului și a persoanei transportate.

Nostime vremuri, bizari oameni... precum un fost primar rămas în analele orașului: „Pe conu Vasile Manta îl înjurau toți birjarii din centru și nici unul nu mai voia să-l aducă acasă deoarece pe vremea când fusese primar sub averescani nu plătea nici-o dată birja. Acum era în opoziție și de... își plătea lăcomia. Ieșea de la primărie, hop în birjă! venea de acasă la primărie, hop în birjă! De!! acuma plătește-ți boieria”⁶. Curios este faptul că apela la acestea cu toate că Primăria dispunea de propriile trăsuri și vizitii; în aprilie 1920 erau doi: Cosma Constantin și Amăricăi Vasile. Dacă primul era plătit cu suma de 76 de lei, celălalt nu primea decât 66,50 lei. După o vreme în luna mai a aceluiași an lista este mult mai consistentă: Gh. Ionescu (ce purta titlul pompos de prim-vătaf și era remunerat cu *importanta* sumă de 126 de lei), Constantin Cosma (vizitiu la trăsura 1 remunerat cu 92,5 lei), Vasile Amăricăi (vizitiu la trăsura 2 cu un salariu de 76 lei), Th. Jidvoriu (vizitiu la trăsura 3 cu un salariu de 66,50 lei)⁷.

Dintr-o ordonanță a primăriei aflăm și care erau taxele pentru drumuri, ce se plăteau în 1934 la intrarea în oraș: 3 lei pentru o căruță cu un cal, 6 lei pentru o căruță cu două vite și tot așa și pentru una cu trei vite. Proprietarii de camioane cu un tonaj de până în 3000 de kilograme plăteau 38 de lei și suplimentar câte 5 lei la fiecare 1000 de kilograme ce depășea această limită⁸.

Și Bârladul de pe vremea trăsuri își avea poezia lui...

Dar timpurile, moda și, mai ales... gusturile se schimbă. La începutul secolului XX și-a făcut apariția în urbe și automobilul. La început timid, la dispoziția oficialităților, cum îl întâlnim la o paradă, din mai 1912, prilejuită de venirea regelui Carol I în oraș: „Convoiul oficial s-a format apoi din fața Școlii Normale cu Regele, un ministru și prefectul județului într-o mașină care mergea încet către Palatul Administrativ (astăzi Teatrul) – urmat de alte mașini oficiale și trăsuri cu cai frumoși; iar în frunte moș Stroe S. Belloescu, moșneguț alături de bătrânica lui într-o trăsorică de două persoane trasă de un cal mic (ponei) nu tocmai gras și mânat de el care mergea la pas, parcă în măreția simplității, mai mândru decât toți cei ce compuneau solemnitatea”⁹. Ulterior automobilul a devenit apanajul protipendadei și al celor câțiva taximetriști ce și-au făcut din posesia lor, o mică afacere spre supărarea proprietarilor de trăsuri indispuși de noul tip de concurență, dar trăind cu speranța unei coexistențe.

⁶ Romulus Boteanu, *Iarnă grea la Bârlad*, în *B. O. A.*, vol. II, p.856.

⁷ Arhivele Statului Vaslui, Fond Primăria Bârlad, dosar 7/1920, f. 21.

⁸ *Ibidem*, dosar 6/1934, f. 34.

⁹ Gh. Sillion, *Amintiri*, în manuscris.

O fostă bârlădeancă (Helen Sheinfeld – anii '30 n. n.) își amintește și ea de aceste începuturi: „... pe vremea mea singura mașină din Bârlad era a familiei Spiratos, și ca din entuziasm, intrau pe nepusă masă cu ea în curte și speriau pe Maria, femeia lor de casă. Cu trăsura se plimbau într-o măsură egală persoane de ambele genuri. Ghiocerul, era în mod unanim, de gen masculin”.

Apariția noilor mijloace de transport a fost semnalată, cum de altfel era și firesc, și în presă: „Monitorul județului Tutova”, datat 1 august 1926, menționa că instituția Prefecturii achiziționase în luna mai un automobil marca Fiat. Consilierii locali intervin și solicită ca un altul, dobândit anterior, să fie reparat și utilizat și pentru serviciile sanitare. Ziarul „Brazda Nouă” (Nr. 4, din 15 iunie 1928), făcea și el o serie de comentarii: „Chestiunea automobilelor ce merg cu viteză mare în orașul nostru a ajuns o adevărată batjocură. Mitocani îmbogățiți peste noapte se lăfăiesc în limuzine ce împoașcă praf și noroi. Poliția și autoritățile stau și cască gura în loc să intervină. Propunem înființarea „Ligii Pietonilor” care să pună ordine în circulația acestor vehicule...”. Același cotidian, din 20 mai 1929, solicita Primăriei întocmirea unui regulament de circulație având în vedere că: „Mersul automobilelor, pe străzile nemăturate ale târgului, determină bieții pietoni să înghită praful azvârlit cu putere de roatele a peste 150 de automobile, câte număra orașul nostru”. Dar culmea ridicolului a fost atins de primarul Grimberg care cu ordonanțe sale a interzis circulația motocicletelor pentru o dispută personală cu un proprietar de asemenea vehicul sub pretextul hilar de *a nu speria caii*¹⁰.

În 1935 apar taximetrele, model Ford – 1929, ce variază ca număr, dar cu aproximație putem întâlni în Bârladul interbelic 6-7, asemenea automobile. În București erau vopsite în verde și roșu, dar pentru Bârlad nu avem informații în acest sens, deși este foarte probabil să fi purtat semne distinctive.

Printre cei mai cunoscuți proprietari îi putem enumera pe: Ion Perianu, Scarlat Paiu, Iordache Berbeci, Costică Parfene, Gh. Berechet și alții. Locul de parcare era lângă Cinematograful Victoria unde se afla și stația de alimentare cu benzină și uleiuri. Acestea erau solicitate pentru deplasări în afara orașului, pe ruta Puiști de către angrosiștii de cereale. O statistică a anilor 1934-1936, deși incompletă, ne oferă informații prețioase, indicându-ne că în Bârladul acelor vremi existau cca. 14 autoturisme aparținând familiilor cu stare, 11 motociclete, 9 camioane și un număr neprecizat de biciclete. Pentru cei care nu aveau suficiente posibilități financiare, dar erau dornici de plimbări mai mult ori mai puțin romantice, cu acest ultim mijloc de transport, se puteau găsi soluții, închirierea lor cu ora de la atelierul lui Leizer Manole, situat pe Strada Regală nr. 91.

După schimbările politice și economice din 1948 vor mai fi întâlnite doar câțiva ani, după care dispar, fiind înlocuite cu *Zilluri* și mai ales *Moskviciuri* – model 203 – de stat. Surprinzător peisajul citadin va fi populat în continuare de

¹⁰ „Bârladul”, Anul XII, nr. 2, 3 februarie 1911, p. 7.

eternele birje ale bunicilor, ce vor fermeca, prin aducere aminte și utilitate bărlădenii încă un deceniu.

În 1949 se înființează Întreprinderea Comunală Bârlad, care pe lângă alte activități se ocupa începând cu luna mai a anului 1952, și cu transportul în comun, sub denumirea generică de E.T.A.C.S. S-a început cu două autobuze model Chevrolet. Datând din perioada interbelică, recuperate probabil dintr-un parc de vechituri, și-au făcut cu stoicism datoria pe traseul de la cazarma militară și până la noua F.R.B. (Fabrica de Rulmenți Bârlad). În anul 1953 parcul auto suferă transformări radicale. Din păcate ...mentalitățile mai greu. Noii cetățeni, denumiți acum generic tovarăși, se uitau nedumeriți și au început să se urce în ele abia după câteva zile.