

Cu toate că este o publicație apărută în urmă cu zece ani, la inițiativa conducerii din acea vreme a Regiei de Transport Local Oradea (O.T.L.), am crezut necesară prezentarea sa fie și din următoarele motive:

a) este, fără îndoială, o lucrare ce poate sta la baza unui studiu mai aprofundat al istoriei tramvaiului din Oradea și, în același timp, o contribuție importantă pentru istoria științei și tehnicii de pe teritoriul României;

b) volumul nu a fost (suficient) mediatizat, apărând într-un tiraj mic, spre a fi distribuit mai cu seamă invitaților și reprezentanților mass-mediei, la ședința festivă prilejuită de împlinirea a 90 ani de tramvai electric la Oradea;

c) anul 2006 marchează un secol de la introducerea în circulația internă a orașului Oradea, în data de 25 aprilie 1906, „a unuia din cele mai vechi și mai populare mijloace de transport din câte a cunoscut omenirea”¹;

Cartea este structurată pe 16 capitole.

Primul capitol, intitulat *Oradea între două veacuri: al XIX-lea și al XX-lea* (p. 9 ÷ 10), evocă dezvoltarea urbanistică deosebită a orașului de pe Crișul Repede la cumpăna dintre secole, pe fondul unei dezvoltări economice fără precedent.

Al doilea capitol, *Începuturile căilor ferate interne ale orașului 1880-1882* (p. 11 ÷ 14), indică existența, în perimetrul orașului, a transportului de tip omnibuz² și autorizarea unui proiect pentru construirea unei linii ferate cu hipotracțiune pentru transportul de persoane și de marfă. În cele din urmă acest proiect nu s-a mai realizat.

Autorii scot în evidență faptul, că rațiunea transportului feroviar intern a avut la început ca obiectiv transportul de mărfuri, de mașini și de utilaje pentru platforma industrială a orașului, formată în zona: Zărda utca (azi str. Mihai Viteazul) – Vámház utca (azi str. Sucevei) – Szarvas sétány (azi str. Mihail Kogălniceanu) – Piața Mare (azi Piața 1 Decembrie). Lucrarea mai consemnează o altă zonă industrială importantă, pe care o traversa calea ferată internă, situată la sud-est de Cetatea Oradiei.

Transportul electric – între intenții și contestații (p. 15 ÷ 18), constituie titlul capitolului imediat următor, secțiune ce prezintă disputa neloială dintre două rivale, anume *Linia ferată publică cu tracțiune pe abur S.A. Oradea Mare* și *Societatea pe acțiuni pentru întreprinderi de electricitate și transport Budapesta*, pentru realizarea rețelei de cale ferată electrică a urbei.

În final, disputa a fost tranșată în defavoarea *Societății pe acțiuni pentru întreprinderi de electricitate și transport Budapesta*, Consiliul local fixând, la finele anului 1898, un termen de zece zile pentru înaintarea proiectului de contract, așa cum reiese din *Contractul de construire* (p. 19 ÷ 26), capitolul al patrulea al monografiei. Aici sunt redată prevederile proiectului, cu referiri la: obiectul contractului – liniile ferate – termenul de construire: durata contractului; destinația liniei; forța de tracțiune

¹ Apud: Liviu Borcea, Mihai Apan, *Istoria tramvaiului din Oradea*, Municipiul Oradea, Regia Autonomă Oradea Transport Local, Oradea, 1996, p.7.

² Autobuz (cu etaj) pentru transportul în comun al călătorilor, folosit pe un anumit itinerar în interiorul unei localități sau între două localități apropiate. Apud: Academia Română, Institutul de lingvistică “Iorgu Iordan”, *Dicționarul explicativ al limbii române (DEX)*, ediția a II-a, București, 1998, p. 718.

utilizabilă. Se evidențiază regulile de construcție; dispozițiile privitoare la folosirea drumurilor, la întreținerea și la refacerea lor, normele vizând construcțiile publice și particulare, reprezentanță și răspunderi. Sunt indicate și tarifele de transport, regulamentele de funcționare, orarul, înlesnirile și drepturile destinate orașului – partea aferentă acestuia din beneficiul net, înlesnirile acordate întreprinzătorului, asigurări, sancțiuni, hotărâri deosebite.

Al cincilea capitol, intitulat *Perioada tergiversărilor* (p. 27 ÷ 32), prezintă la început neautorizarea lucrărilor de construcție, pe motivul modificării proiectului inițial și al formulării insuficiente a unor părți din contract. După cinci ani de tergiversări, autorizația a fost obținută totuși, grație unor îmbunătățiri aduse proiectului de contract și cu obligația din partea firmei constructoare de a așeza linia în decurs de un an. Constructorul mai era obligat să depună o garanție materială în casieria centrală a statului și în cea a municipiului.

Următorul capitol, *Demararea și desfășurarea lucrărilor de construcții* (p. 33 ÷ 44), descrie mersul lucrărilor și conflictele de muncă ce au apărut pe parcurs. De asemenea, sunt redată: propunerile înaintate Ministerului Comerțului, privind stațiile de tramvai, memoriul trimis *Consiliului municipal* cu privire la zonele și la tarifele ce urmau a fi practicate. Sunt reproduse totodată paragrafele referitoare la public din *Regulamentul de funcționare a liniei ferate electrice*, rutele, stațiile liniilor de tramvai și frecvența de circulație a acestui mijloc de transport.

Aspecte privind *Transportul intern orădean pe calea ferată până la 1906*, în cifre (p. 45 ÷ 48) sunt tratate în cel de-al șaptelea capitol. El redă sub formă tabelară o statistică a evoluției transportului intern din Oradea, din anii 1892 ÷ 1902 și 1905, comparativ cu cea din Arad, Timișoara, Cluj și Sibiu, orașe ce beneficiau și ele de un asemenea tip de transport.

Al optulea capitol, intitulat *O dată memorabilă: 25 aprilie 1906* (p. 49 ÷ 56), descrie disensiunea dintre *Societatea pe Acțiuni Calea ferată orășenească Oradea Mare* și administrația orașului, apărută pe tema tipurilor de tarife la biletele de călătorie. Este evocat banchetul de la Restaurantul Pannonia (azi Transilvania), la care primarul de atunci al Oradei, Rimler Károly, a subliniat importanța introducerii tramvaiului electric. Totodată, este reliefat impactul pe care l-a avut asupra populației acest mijloc pitoresc de transport.

Preocupările *Întreprinderii de exploatare a tramvaiului*, pentru extinderea și perfecționarea transportului în comun sunt exemplificate în capitolul al nouălea al publicației, purtând titlul *Tramvaiul orădean în primii ani de funcționare* (p. 57 ÷ 60). Tot aici, este consemnat și primul accident fatal, de tramvai, produs la Oradea. De asemenea, autorii prezintă câteva date statistice cu privire la beneficiul întreprinderii de tramvaie, la numărul de persoane ce au călătorit cu tramvaiul și la situația financiară pe anul 1910 a *Căilor Ferate Orășenești Oradea Mare S.A.*

Pe parcursul acelor ani s-au efectuat și investiții, prin înființarea unor noi rute, prin achiziționarea unor vagoane de cale ferată deschise, a unor vagoane de tramvai, a unei locomotive electrice și a unui pod basculant. Tot la capitolul investiții a intrat și construirea unei hale destinate montării remorcilor deschise și confectionării, în atelierele proprii, a cinci vagoane de tramvai și a unei remorci.

Al unsprezecelea capitol – *Documente privind investițiile Căii ferate orășenești S.A în perioada 1925-1948* (p. 63 ÷ 72) – reproduce în extenso documente de arhivă, în cea mai mare parte inedite. Prin unele dintre ele se solicita acordarea concesiunii și exploatarea liniilor ce urmau a fi construite, iar prin altele s-au stipulat unele clauze

referitoare la modificarea taxelor de transport. De asemenea, este prezentată o statistică cuprinzând compunerea conturilor necesare pentru dezvoltarea căilor ferate orășenești, de tramvaie, precum și a liniei ferate Ioșia - Parcul Rhédey (azi Parcul Nicolae Bălcescu). Aceasta conține, în ordine cronologică, pentru perioada 1921-1928, toate sumele cheltuite de către societatea pe acțiuni pentru extinderea și consolidarea rețelei de căi ferate, a materialului rulant și a diferitelor instalații, pentru achiziționarea de mașini-unelte ori pentru construcții de clădiri.

Următorul capitol, *Patrimoniul Căii Ferate Orășenești la data de 1 noiembrie 1946* (p. 73 ÷ 84), aduce în prim-plan patrimoniul Societății „C.F.O” Oradea, sub formă tabelară, cu următoarele elemente: calea de rulare (Linia A-H, Linia Piața Mihai Viteazul – Alea Ady, Linia de marfă, Linia Ioșia – Parcul Rhédey), echipamentul electric (stâlpi de susținere, rozete de perete, console de fier, cablu aerian, conducte de alimentare), parcul de vagoane (vagoane motor, locomotive electrice pentru trafic de marfă, vagoane remorcă, vagonete) și imobile.

În urma celei de a doua conflagrații mondiale, în condițiile refacerii din temelii a orașului Oradea, se impunea printre altele, și încheierea unui alt contract de concesiune pentru liniile existente. Mai noul act, întocmit în temeiul legii în vigoare, și care face subiectul capitolului al treisprezecelea, *Contractul de concesiune din 5 iunie 1947* (p. 85 ÷ 90), prevedea obligațiunile părților în vederea desfășurării în condiții optime a serviciului de transport în comun pe teritoriul municipiului.

Capitolul al paisprezecelea, *Dezvoltarea orașului și implicațiile ei asupra transportului în comun în perioada 1947-1958* (p. 91 ÷ 106), oferă informații privind dinamizarea evoluției economice și a infrastructurii orașului, în contextul implementării programelor economice anuale și, mai apoi, cincinale. Așa cum arată autorii, aceste transformări au avut implicații directe și asupra extinderii rețelei de linii ferate pentru tramvai – dublarea liniilor existente și construirea altora noi. Tot în acest capitol se face referire la introducerea în circulația internă a orașului a autobuzului pentru transportul călătorilor și a taximetrelor. Este redată și o analiză economico-financiară a consumurilor specifice la tramvaie și autobuze, efectuată în anul 1959. În finalul acestei părți este prezentat referatul cuprinzând măsurile propuse de conducerea întreprinderii de transport, pentru dezvoltarea transportului în comun în orașul alintat Parisul de pe pârâul Peța.

Capitolul intitulat *Intenții și realizări: tramvai sau troleibuz ?* (p. 107 ÷ 112) tratează problematica desființării parțiale și, mai apoi, totale a transportului (de persoane) cu tramvaiul și înlocuirea treptată a acestuia, într-o primă fază cu autobuzul, iar ulterior cu troleibuzul, mai cu seamă pe rutele unde inițial circulasera tramvaie.

Ultimul capitol, *Rețeaua liniilor de tramvai în perioada industrializării intensive a orașului - 1963-1995* (p. 113 ÷ 129), aduce în atenția cititorului modificările survenite în transportul în comun cu tramvaie și autobuze (desființări și comasări de rute existente, înființări de trasee noi și investiții infrastructurale), în condițiile unei realități economico-politice totalitariste. Perioada de după evenimentele din decembrie 1989 este marcată de începutul reformei și în activitatea de transport local. Chiar dacă nu s-au mai efectuat lucrări de extindere și dezvoltare la rețeaua de tramvai, a fost aprobat proiectul *Amenajare atelier întreținere și reparații linii fir de contact* și a fost realizată *Cabina cap linie tramvaie și autobuze Nufărul-Oradea* (1995). De asemenea, au fost achiziționate, la mâna a doua, o serie de 10 garnituri de tramvai TATRA T4D (1994).

Volumul este completat cu *Lista directorilor și a șefilor de secție (sector) tramvaie*, în perioada 1950-1996 (p. 130) și de un număr de șapte anexe (p. 131 ÷ 140).

Lista bibliografică (p. 141 ÷ 142) cuprinde 4 fonduri arhivistice, o colecție de planuri și hărți, 3 izvoare statistice, colecția de arhivă a 4 cotidiene locale, 2 lucrări cu caracter general și 5 lucrări speciale. Cartea este ilustrată cu un număr 17 imagini alb-negru și 3 imagini color de o calitate ce lasă de dorit. Totodată, ea conține 19 tabele.

În concluzie, cartea recenzată este un îndrumător de bază pentru specialiștii în domeniu și nu numai. Totuși, este vizibilă graba cu care a fost editată în vederea momentului aniversar.

Este de semnalat, în încheiere, ca un gest reparator, apariția sub îngrijirea Editurii Arca, în mai-iunie 2006, a celei de a doua ediții revizuite și adăugite a cărții, purtând de această dată titlul: *De la o stație la alta*.

Ronald Hochhauser

