

Un episod din istoria transportului în comun din Constanța: exploatarea tramvaielor capturate de la Odessa¹

Alexandru DANEȘ

Keywords: *Tramways; Constanța; Odessa; Electric Public Transportation*

“Domnule ministru,

Avem onoare a supune cunoștinței Dvs. că Municipiul Constanța are serviciul de transport de persoane, în cuprinsul orașului, concesionat Soc[ietății] «Săgeata», care, potrivit contractului în vigoare până la 1945, trebuie să îndeplinească acest serviciu cu un număr de 60 de mașini-autobuze.

Lipsa de cauciucuri și piese de schimb pe de o parte, iar nevoile armatei (rechizițiile) pe de altă parte, au făcut ca serviciul de transporturi de persoane să fie inexistent [...]

Problema transportului de persoane în cuprinsul Municipiului Constanța, se poate rezolva practic, eștin și repede prin construcția unei lungimi de 15-20 km de tramvaiu pentru început. Posibilitățile tehnice există prin forța energiei electrice disponibile azi, la Uzina Comunală. Posibilitățile financiare de construire și de amplasare nu opun o piedică.

Dat fiind cele de mai sus, avem onoare a vă ruga să binevoiți a dispune (să se intervină locului în drept spre a) a se acorda Primăriei Municipiului Constanța din liniile disponibile la Odessa 20 km cu vagoanele necesare, construcția și exploatarea urmând a se face în cadrul Întreprinderilor Comunale Constanța.”

Astfel suna solicitarea primarului Constanței, locotenent colonelul Nicolae Oprescu, trimisă ministrului de Interne general Dumitru I. Popescu la începutul lunii februarie 1942².

Intrarea României în cel de-al Doilea Război Mondial a avut consecințe grave asupra transportului în comun cu autobuze din toată țara, cele mai afectate fiind orașele care se bazau exclusiv pe acestea. În cazul Constanței, dacă în luna iunie 1940 societatea Săgeata dispunea de 38 de autobuze – dintre care 18 noi, puse în circulație la începutul aceluși an –, în februarie 1942 mai avea înmatriculate doar nouă vehicule³, cu care încerca să asigure transportul pe doar două din cele șapte linii prevăzute în contractul de concesiune⁴. În condițiile în care procurarea altor autobuze

¹ Acest articol valorifică în principal informațiile aflate ANIC. Fond *Ministerul de Interne. Direcția Exploatărilor Comunale. 1929–1949* [în continuare: ANIC, *MI-DEC*]. Mulțumiri domnului cercetător Nicolae-Adrian Alexe pentru semnalare.

² ANIC, *MI-DEC*, ds. 105/1941, f. 61.

³ Petrică Miu, *Ferestre în timp. Istoria transportului public în Municipiul Constanța*, Constanța 2009, p. 34–36.

⁴ ANIC, *MI-DEC*, loc. cit., f. 67.

putea fi urmată de noi rechiziții în folosul armatei, administrația locală a încercat să înființeze în regie proprie un serviciu de transport în comun electric, exploatat cu tramvaie⁵.

Solicitării citate i-a urmat un expozeu, trimis pe 11 februarie 1942 de către Întreprinderile Comunale Constanța Direcțiunii Exploatărilor Comunale din cadrul Ministerului Afacerilor Interne. În cuprins era detaliată situația precară a concesiunii de autobuze și se concluziona că, întrucât aceasta nu mai putea satisface cerințele locale de transport, urma să fie reziliată sau restrânsă. În continuare, era exprimată intenția de a înființa și exploata trei trasee de tramvai:

1. Tăbăcăria-Bd. Regina Maria (azi Mamaia)-Str. Carol (azi Tomis)-Str. Traian-Str. Dimitrie A. Sturdza (azi Revoluției din 22 Decembrie 1989)-intrarea în port, cu linie dublă.

2. Anadalcioi-Str. Carol-Str. Ștefan cel Mare-Piața Ștefan cel Mare (azi intersecția bulevardelor I. C. Brătianu și 1 Decembrie 1918), cu linie simplă, parțial dublată.

3. Str. Mihai Viteazul-Str. Ștefan cel Mare-Str. Carol-Piața Independenței (azi Ovidiu), cu linie simplă, parțial dublată.

Pentru executarea acestor linii erau solicitate 30 km de șine și 10-15 vagoane de tramvai, împreună cu materialul auxiliar necesar⁶, care urmau să fie repartizate de către Președinția Consiliului de Miniștri din "prada de război capturată de la inamic" în 1941, și anume din disponibilul ce se găsea la acel moment în Odessa⁷.

Aprobarea de principiu a fost dată în aceeași lună, astfel că, pe 27 februarie 1942, inginerii Eugen Bota și Ilie Mertengren – directorul și respectiv subdirectorul Întreprinderilor Comunale Constanța – au obținut din partea ministrului de Interne o delegație pentru a se deplasa în Transnistria spre a lua în primire și a transporta în țară materialele de tramvai ce urmau a le fi repartizate⁸.

La 14 martie 1942, Întreprinderile Comunale Constanța au trimis ministrului de Interne un referat însoțit de calculul de rentabilitate al liniei – estimat la peste trei milioane de lei anual – lista materialelor necesare și o hartă cu traseele liniilor de tramvai revizuite. În această versiune, care urma a fi supusă definitivării în Consiliul de Colaborare al Municipiului Constanța⁹, numărul traseelor era redus la două,

⁵ Preferința pentru tramvaie în locul troleibuzelor a fost argumentată de inginerul Ilie T. Mertengren, subdirector la Întreprinderile Comunale Constanța, în articolul *Înființarea tramvaiului în Municipiul Constanța*, "Buletinul Oficial al Municipiului Constanța", 16, nr. 6 din iunie 1943, p. 29-32.

⁶ ANIC, *MI-DEC*, loc. cit., f. 67-69.

⁷ La intrarea autorităților române în Odessa au fost găsite, în diverse stadii de degradare ca urmare a războiului, o rețea de circa 250 km de linii și 400 de vagoane de tramvai, dintre care numai jumătate funcționale. Toate instalațiile și materialele care nu erau necesare nevoilor locale au fost declarate "captură de război", fiind creat un serviciu special pentru administrarea acestor bunuri (a se vedea Decretul nr. 1403 al Ministerului Apărării Naționale privind *Înființarea serviciului de capturi și recuperări "Odessa"*, "Monitorul Oficial", partea I, an CIX, nr. 296 din 13 decembrie 1941, p. 7758-7759). Tramvaie au fost repartizate la Arad, Chișinău, Craiova și Constanța.

⁸ ANIC, *MI-DEC*, loc. cit., f. 77, 79.

⁹ Abia după cinci luni, prin decizia 41.969 din 26 august 1942, publicată în "Buletinul Oficial al Municipiului Constanța", 15, nr. 10 din octombrie 1942, p. 12, Primăria Municipiului Constanța a

executate cu linie dublă: Centru-Tăbăcărie și Centru-Anadalchioii. Tramvaiele urmau să întoarcă în Piața Independenței printr-o buclă largă, ce începea în dreptul Str. Negru Vodă, prin Str. Traian la ducere și Str. Carol la întoarcere. Calea dublă continua pe Str. Carol până la intersecția cu Str. Alexandru Lăpușneanu, în cartierul Anadalchioii. O ramură se desprindea și pornea pe Bd. Regina Maria până în dreptul Str. Onești din cartierul Tăbăcărie. Ambele capete aveau triumphiuri de întoarcere a vagoanelor¹⁰.

Pe baza acestor documente și a referatului favorabil din partea Direcțiunii Exploataților Comunale, Președinția Consiliului de Miniștri a repartizat Constanței, la sfârșitul lunii mai, opt vagoane motor, șase remorci, 5 km de linie, 100 de stâlpi, patru km de cablu și un grup convertitor de tensiune. Ca și cum alocarea redusă nu ar fi fost de ajuns, trimisul Întreprinderilor Comunale la Odessa a constatat că Primăria de acolo – căreia i se predaseră între timp tramvaiele capturate și avea tot interesul să păstreze ce era mai bun – i-a pus la dispoziție doar materiale învechite sau parțial distruse de război¹¹. În urma unei îndelungate corespondențe, în Constanța au sosit în a doua parte a anului 1942 patru vagoane motor și patru remorci în stare de funcționare, șase vagoane care necesitau reparații, 150 de stâlpi Mannesmann – ulterior sporiți cu alți șase, plus trei stâlpi cu zăbrele și zece din fier profilat dublu T – circa 6,5 km de cale ferată simplă, dintre care 2,5 km de tip Phoenix (cu șanț), iar restul de tip Vignole (de tren), două transformatoare de câte 300 kW și două comutatoare de curent, împreună cu alte materiale și accesorii¹². Vagoanele motoare aveau două osii cu ampatamentul de 3 metri, ecartament metric, lungimea între tampoane de 10,2 metri, lățimea de 2,2 metri, frâne cu aer comprimat, capacitate de 60 de persoane și greutate proprie de 13 tone. Cele două motoare de 40 kW funcționau la tensiunea de 550 V curent continuu. Remorcile aveau dimensiuni similare și o greutate proprie de 8,5 tone¹³. Pentru sortarea și repararea acestor materiale, s-a decis construirea unei remize de tramvai pe terenul din strada Ion I. C. Brătianu (azi Călărașilor) nr. 22, cu materiale recuperate de la fosta hală Unirea. Concomitent, s-a realizat o linie de garaj temporară, în lungime de 850 de metri, între calea ferată de la Obor și curtea viitoare remize, pentru a putea aduce și descărca vagoanele cu materiale venite de la Odessa¹⁴.

La acea vreme, administrația constănțeană credea în mod optimist că remiza va fi gata până la 1 decembrie 1942, iar tramvaiele vor intra în funcțiune la 1 iulie 1943¹⁵. Piedicile birocratice și financiare, iar mai apoi neplăcerile războiului au întârziat aceste termene mai bine de un an.

desemnat o comisie pentru studierea detaliată a introducerii tramvaiului, din punct de vedere tehnic și financiar.

¹⁰ ANIC, *MI-DEC*, loc. cit., f. 82-88.

¹¹ P. Miu, *op. cit.*, p. 35.

¹² "Buletinul Oficial al Municipiului Constanța", 15, nr. 10 din octombrie 1942, p. 2 și nr. 11 din noiembrie 1942, p. 4.

¹³ ANIC, *MI-DEC*, ds. 71/1943, f. 80.

¹⁴ "Buletinul Oficial al Municipiului Constanța", 15, nr. 11 din noiembrie 1942, p. 3.

¹⁵ *Ibidem*.

Pentru finanțarea primelor lucrări de instalare a tramvaiului, s-a contractat un împrumut de 60 de milioane de lei la Creditul Județean și Comunal și s-au obținut subvenții de 20 de milioane de lei de la Ministerul Afacerilor Interne și 1,4 milioane de lei de la Primăria Municipiului Constanța¹⁶.

Proiectul remizei de tramvaie a fost înaintat spre aprobare Direcțiunii Exploatărilor Comunale pe 27 februarie 1943, și a fost analizat și agreat de către Consiliul Tehnic Superior din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor în ședința sa din 1 aprilie. Construcția măsura 56x16,6 metri și putea adăposti 20 de vagoane¹⁷.

Proiectul liniei de tramvai a fost alcătuit de către inginerul Corneliu Micloși, directorul Uzinelor Electrice și al tramvaielor din Timișoara, pe baza materialelor disponibile la Constanța. În urma studierii rezultatelor obținute de societatea Săgeata, s-a considerat că traseul cel mai necesar – și cel mai profitabil – era Gara CFR (cu buclă între străzile Scarlat Vârnăv, Vasile Alecsandri și Carol)-Str. Carol-Bd. Regina Maria până în dreptul Străzii Dorobanților¹⁸, în lungime de 3.160 metri. Pe Str. Carol era prevăzută linie dublă, cu șine tip Phoenix de 55 kg/m, iar rețeaua aeriană urma să fie prinsă de case și stâlpi Mannesmann. Pe Bd. Regina Maria linia era simplă, cu șine tip Vignole de 35,5 kg/m, montate pe traverse de stejar, și avea prevăzute două încrucișări. Aici, rețeaua aeriană urma să fie prinsă de stâlpi de beton, executați în atelierele proprii. Pentru deservirea acestui traseu, erau necesare patru perechi de vagoane motor cu remorcă, având o viteză comercială de 13,5 km/h¹⁹. Prezentat Direcțiunii Exploatărilor Comunale pe 7 aprilie 1943, proiectul a fost aprobat de către Consiliul Tehnic Superior în ședința sa din 6 mai. Acest fapt a fost comunicat Întreprinderilor Comunale abia la 21 iunie²⁰.

Între timp, pe 15 mai 1943 Primăria Municipiului Constanța a transformat Întreprinderile Comunale Constanța în Uzinele Comunale Constanța, Regie Publică Comercială, având personalitate juridică și gestiune autonomă. Acestei structuri urmau să îi fie subordonate serviciile de apă și canalizare, de salubritate și de transport în comun²¹.

Așezarea liniei pe Str. Carol a nemulțumit “unii cetățeni mai de frunte ai orașului”, pe motiv că ar încurca circulația și că strada ar trebui rezervată automobilelor, și nu tramvaiului, care urma să fie mutat pe o stradă mai puțin aglomerată. De asemenea, bucla de întoarcere din parcul gării ar prezenta pericol de accidente pentru cetățenii care ar circula pe acolo. Plăngerile au avut câștig de cauză la primărie, care a decis pe 2 iulie 1943, cu toată împotrivirea specialiștilor UCC, mutarea liniei pe Str. Scarlat Vârnăv (azi Râșcoala de la 1907) și a buclei terminus pe

¹⁶ “Buletinul Oficial al Municipiului Constanța”, 15, I, nr. 10-11-12 din octombrie-decembrie 1943, p. 9.

¹⁷ ANIC, *MI-DEC*, ds. 71/1943, f. 96-99.

¹⁸ Harta atașată proiectului prevedea doar o încrucișare în dreptul Str. Dorobanților și bucla finală în dreptul Str. Soveja.

¹⁹ ANIC, *MI-DEC*, ds. 71/1943, f. 79-81.

²⁰ *Ibidem*, f. 75-78.

²¹ “Buletinul Oficial al Municipiului Constanța”, 16, nr. 10-11-12 din octombrie-decembrie 1943, p. 8.

Str. Traian, în paralel cu liniile CFR. În acest scop, a fost transportată aproape întreaga cantitate de șină și piatră pentru fundație care se găsea pe Str. Carol în Str. Scarlat Vârnăv. Alertată asupra schimbărilor, pe 17 august Direcția Exploatărilor Comunale a trimis un delegat pentru cercetarea faptelor. Acesta a raportat zece zile mai târziu, fiind de părere că nu ar trebui să se aprobe sub niciun motiv această schimbare și că sumele cheltuite cu mutarea materialelor ar urma să fie suportate de cei care au luat decizia fără consultarea forurilor superioare²². Lucrările pe Str. Carol au început la 17 septembrie, după ce anterior a fost montată linia pe Bd. Regina Maria²³, și au fost terminate în primăvara lui 1944.

Construcția remizei pentru vagoane a fost finalizată la sfârșitul anului 1943. În ea au fost adăpostite și atelierele tramvaielor: de tâmplărie, fierărie, lăcătușerie, sudură electrică, ajustaj, rebobinare și unul mecanic. Tot aici a fost mai apoi instalată provizoriu substația de convertire a tramvaielor, care a fost alimentată de la Uzina electrică a orașului printr-un cablu subteran comandat din Germania. În privința vagoanelor, s-a decis renovarea și modernizarea acestora, caroseriile fiind schimbate complet, iar ușile prevăzute cu închidere cu aer comprimat și scări rabatabile. Cinci vagoane au fost introduse în reparație în atelierele proprii, iar alte patru au fost trimise fabricii Getta, care a reușit să termine primul vagon la începutul lunii februarie 1944. Acesta a fost expus publicului pe linia de pe Bd. Regina Maria. Cu toate eforturile depuse, până în vara aceluiași an s-a reușit repararea a doar șapte vagoane, rămânând de modernizat 16, întrucât între timp au mai fost aduse de la Odessa alte nouă vagoane²⁴.

La 19 noiembrie 1943, Uzinele Comunale Constanța au înaintat Direcției Exploatărilor Comunale programul lucrărilor la exploatarea tramvaielor pe cinci ani, de la 1 ianuarie 1944 până la 31 decembrie 1948, în valoare de 261,4 milioane de lei²⁵. Urmau a fi realizate – ceea ce nu s-a mai întâmplat:

1. Construirea unei clădiri definitive pentru substația de tracțiune.
2. Construirea liniei simple de tramvai pe Str. Carol până la intersecția cu Str. Alexandru Lăpușeanu, în lungime de circa 1,7 km.
3. Construirea unei linii de tramvai pe Str. Ștefan cel Mare și Șos. Mangaliei, în lungime de 4 km.
4. Dublarea liniei de pe Bd. Regina Maria pe o lungime de circa 2 km și prelungirea sa până în stațiunea Mamaia, în lungime de circa 3,5 km.
5. Înzestrarea atelierelor cu mașini, unelte, pod rulant etc.
6. Repararea și recarosarea a 12 vagoane de tramvai aduse de la Odessa.
7. Construirea celei de-a doua remize de tramvai, cu o capacitate de 20 de vagoane.
8. Procurarea și instalarea unui redresor cu mercur, împreună cu materialele anexe.

²² ANIC, fond MI-DEC, dosar 71/1943, f. 101–112.

²³ "Buletinul Oficial al Municipiului Constanța", an XV I, nr. 10-11-12 din octombrie-decembrie 1943, p. 9.

²⁴ ANIC, fond MI-DEC, dosar 7/1944, f. 15.

²⁵ *Idem*, dosar 100/1943, f. 108.

9. Construirea unui pavilion pentru cantina personalului, cu vestibul şi spălător.

10. Construirea unui cămin de ucenici.

Tot în toamna anului 1943 a fost stabilită inaugurarea liniei de tramvai pentru data de 10 mai 1944²⁶, însă ulterior a fost amânată, din cauza “evenimentelor ce s-au precipitat în ultimul timp” – bombardamentele aeriene, împingerea frontului pe teritoriul României, evacuarea Crimeei – şi care au schimbat lista de priorităţi ale administraţiei constănţene²⁷. Exploatarea tramvaielei a funcţionat de pe 20 iunie până pe 25 octombrie 1944, iniţial cu două, iar mai apoi cu patru vagoane de tramvai²⁸.

Bombardamentele cu proiectile incendiare din vara aceluia an l-au determinat pe primarul Constanţei să dispună, la sugestia directorului UCC, inginerul Eugen Bota, demontarea scheletului de lemn a zece vagoane care aşteptau modernizarea, precum şi adăpostirea într-un loc sigur a instalaţiilor de frână şi a motoarelor electrice²⁹. În acelaşi timp, a început evacuarea surplusurilor materiale şi a arhivei UCC spre Arad, fapt care nu a decurs fără incidente. Un vagon expedit pe 1 august, conţinând 6 kilometri de fir aerian de contact evacuat de la Odessa, arhiva contabilităţii, cazierile funcţionarilor şi alte materiale de valoare, a fost surprins de bombardamente în gara Urziceni, unde a rămas până la data de 14 octombrie, când a fost preluat de Comandamentul Militar Sovietic al gării Urziceni ca pradă de război şi expedit la Ismail³⁰.

Convenţia de Armistiţiu încheiată la Moscova pe 12 septembrie 1944 prevedea la art. 12 că “Guvernul român se obligă ca în termenele indicate de către Înaltul Comandament Aliat (Sovietic) să restituie Uniunii Sovietice, în desăvârşită bună stare, toate valorile materiale luate de pe teritoriile ei, în timpul războiului”³¹, acest lucru presupunând aşadar repararea prealabilă a tuturor instalaţiilor şi materialelor, indiferent de starea de uzură în care se aflau la momentul capturării.

Predarea serviciului de tramvaie din Constanţa s-a făcut în cursul anului 1945. Comisia Aliată de Control (Sovietică), a respins ca degradate şi a cerut înlocuirea a 8.762 metri liniari de şină de tramvai, 8 macazuri complete, 48 de stâlpi metalici şi a unor traverse, scule şi unelte. De asemenea, 132 de socluri de fontă ce erau montate la baza stâlpilor Mannesmann şi care lipseau au trebuit comandate din nou la Turnătoriile de Fontă din Bucureşti. În mod bizar, confiscarea vagonului cu cei 6 km de fir aerian din gara Urziceni nu a fost recunoscută, iar UCC a trebuit să returneze a doua oară aceeaşi cantitate³².

²⁶ “Gazeta municipală” în iară. *Realizările administrative. Constanţa*, “Gazeta municipală”, 12, nr. 595 din 7 noiembrie 1943, p. 2.

²⁷ *Carnet constănţean*, “Curentul”, 17, nr. 5833 din 14 mai 1944, p. 2.

²⁸ ANIC, *MI-DEC*, ds. 42/1945, f. 71.

²⁹ *Ibidem*, ds. 7/1944, f. 15.

³⁰ *Ibidem*, ds. 42/1945, f. 71-72.

³¹ *Convenţie de Armistiţiu între Guvernul Român, pe de o parte, şi Guvernele Uniunii Sovietice, Regatului Unit şi Statele Unite ale Americii, pe de altă parte*, “Monitorul Oficial”, partea I, 112, nr. 219 din 22 septembrie 1944, p. 6372.

³² ANIC, *MI-DEC*, loc. cit., f. 72.

În ceea ce privește vagoanele de tramvai, pe 10 iunie 1945 Comisia Aliată de Control a încheiat un act cu autoritățile constănțene prin care a impus termene stricte pentru predarea primelor 14 vagoane de tramvai, în stare bună 100%, fapt care a presupus lucrări de lăcătușerie, tâmplărie, electricitate și vopsitorie. În acest scop, direcțiunea UCC a apelat la diverse sindicate muncitorești, însă nu a răspuns decât Sindicatul Marinarilor Civili, care a reușit să repare în atelierele UCC opt vagoane motoare și unul de marfă în timp de 10 zile, iar mai apoi să predea alte patru vagoane remorci la 15 iulie și vagonul nr. 10, refăcut de fabrica Getta în februarie 1944, la 1 august 1945. Celelalte nouă vagoane de la Odessa au fost expediate pentru reparație în cursul lunii august la uzinele Vulcan din București, după ce uzinele Malaxa au refuzat această sarcină³³.

După 15 ani de circulație exclusivă a autobuzelor, transportul în comun electric a fost reînființat în Constanța pe 5 iulie 1959, când a fost dată în folosință prima linie de troleibuze, între Gara Veche și Piața Soveja, cu un traseu aproape identic cu cel al vechii linii de tramvai din timpul războiului³⁴. Tramvaiele au revenit în oraș abia după 40 de ani, pe 18 (20, după alte surse) august 1984 fiind inaugurată oficial linia de tramvai 100, între gara de călători și intrarea în stațiunea Mamaia³⁵. În prezent, transportul electric în comun din Constanța este complet desființat.

³³ *Ibidem*, f. 65-69.

³⁴ Agerpres, *Troleibuse pe litoral*, "Scinteia", 28, nr. 4568 din 7 iulie 1959, p. 3.

³⁵ Ion Popovici, *Primul tronson de tramvai la Constanța*, "România liberă", 42, nr. 12.380 din 21 august 1984, p. 7. Nu oferă data exactă. Andreas Günther & Sergei Tarkhov & Christian Blank, în *Strassenbahnatlas Ru . nien 2004: Strassenbahn, O-Bus, U-Bahn*, Berlin, Arbeitsgemeinsch. Blickpunkt Strassenbahn, 2004, p. 57, precizează "18 august 1984". Petrică Miu optează pentru 20 august (P. Miu, *op. cit.*, p. 43).

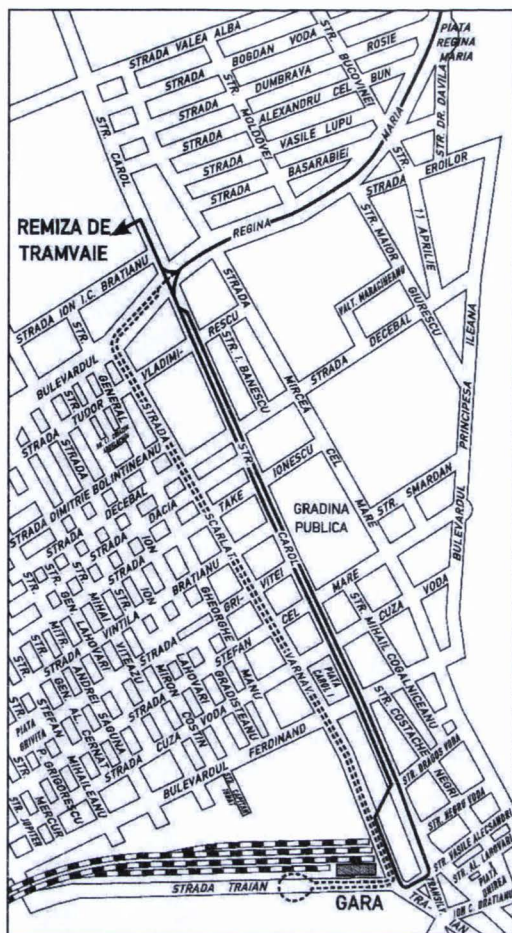
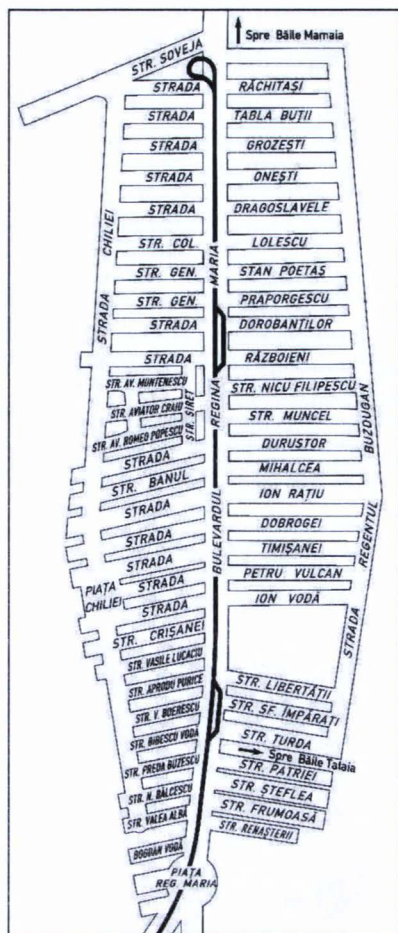
**a*****b***

Figura 1. Planul liniei de tramvai din Constanta. Desenul: Alexandru Danes

a) Porțiunea dintre Gara veche (pe locul căreia se află astăzi clădirea nouă a Tribunalului) și remiza tramvaielor. Cu linie continuă, traseul realizat conform planului aprobat de minister. Cu linie întreruptă, devierea dorită de administrația constănțeană, pe străzile Traian și Scarlat Vârnav.

b) Porțiunea din cartierul Tăbăcărie, pe mijlocul Bd. Regina Maria, cu cele două încrucișări (la km 1+500 și km 2+450) și bucla de întoarcere. Linia a fost așezată pe traseul fostei căi ferate Constanța-Mamaia, care în 1938 a fost scoasă și mutată în afara aglomerării urbane, de-a lungul Bd. 1 Decembrie 1918 și Bd. Alexandru Lăpușneanu de astăzi.

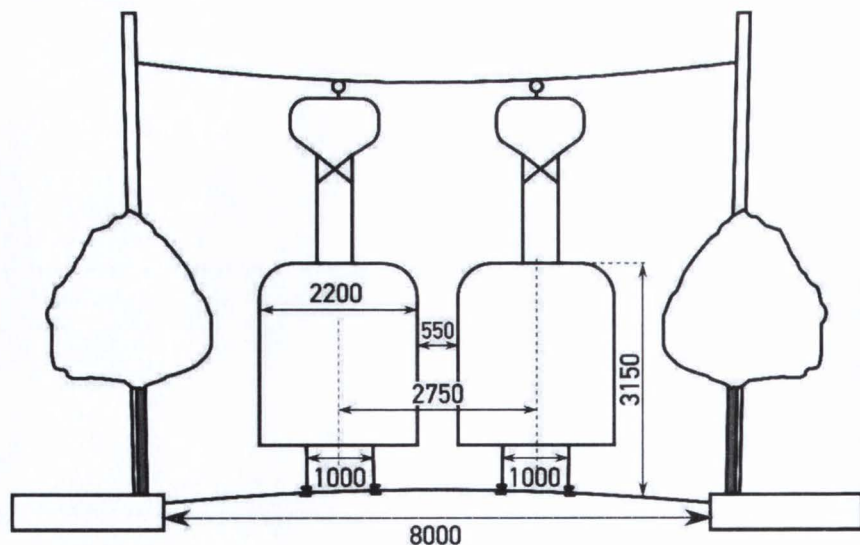


Figura 2. Profil transversal al liniei de tramvai în cel mai îngust punct de pe Strada Carol. Redesenare: Alexandru Daneş



Figura 3. Montarea șinelor de tramvai de tip Phoenix pe Strada Carol între străzile Tudor Vladimirescu și Decebal, în toamna lui 1943. Fundația șinelor a fost realizată din piatră spartă și nisip cilindrate, iar distanța de 1 m a fost menținută cu bare de ecarterament.

Colecția: Arh. Radu Cornescu



Figura 4. Defilare a trupelor germane dinspre Strada Carol spre Piața Carol, circa 1944.
Se observă calea dublă a tramvaiului în pavaj.

Sursa: <http://transira.ro/bb3/viewtopic.php?p=136132#p136132>

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE

SI AL COMUNICATIILOR

Serviciul Tehnic Superior

Sedinţa din 6 Mai 1943

....

Se aprobă

Ministrul Lucrărilor Publice
şi al Comunicaţiilor

ss/Indescifrabili

17.V.1943

-----JURNALUL Nr. 55.-----

Preşedinte Dl. C. Teodorescu

Membrii prezenţi D-nii: I. Andriescu-Cale, T. Atanasescu, A. Chiricuţă,
I. Dumitrescu, N. Dumitrescu, D. Germani, M. Hangan, C. Ionescu, C. Ietsu,
C. Mănescu, R. Oprescu, I. Rădulescu, G. D. Reşanu, A. Zănescu.-

....

Se ia în examinare proiectul pentru instalarea unei linii de tramvai în Municipiul Constanţa, trimis de Direcţiunea Exploata-
rilor Comunale cu adresa Nr. 280 din 10 Aprilie 1943, înregi-
strată la Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor
sub Nr. 11705 din 10 Aprilie 1943.-

Din actele primite rezultă că Primăria Municipiului Con-
stanţa primită materiale de tramvai dela Odesa, a însărcinat
pe dl. Dr. Ing. C. Nicloşi Directorul Usinelor Electrice şi al
tramvaelor din Timişoara să întocmească proiectul pentru instala-
rea unei linii de tramvai în Municipiul Constanţa.-

În memoriu se arată că din rezultatele obţinute de către
actuala societate concesionară a autobuzelor din Constanţa reiese
că traseul de transport în comun cel mai necesar în acel erag
este: Gara C. F. R. -Str. Carol-B-dul Regina Maria până la Str.
Dobrobăntilor. Pe acest traseu s'a prevăzut instalarea unei linii
de tramvai electric, rămânând ca ulterior să se execute şi alte
linii.-

Linia proiectată cu un traseu total de 3160 m. lungime,
începe dela gara C. F. R. Constanţa unde face o buclă pe stră-
zile Searlat Vărnăv, V. Alexandri şi Carol, Porneste apoi cu o
linie dublă pe str. Carol, până la km. 1+184, de unde o ramifi-
caţie cu o linie simplă se îndreaptă la depeul proiectat în apre-
piere, la întretăierea Str. Carol şi I. C. Brătianu iar traseul
principal continuă cu linie simplă pe B-dul Regina Maria până
la capătul liniei situat la întretăierea acestui bulevard cu str.
Dobrobăntilor unde este prevăzută o buclă la întoarcere. Pe porţi-
unea cu linie simplă depe B-dul Regina Maria sunt prevăzute în-
crucşări la km. 1+500 şi 2+450.-

În proiect se prevede şi o alternativă în care şi porţi-
unea depe Str. Carol dela "rădina Publică" (km. 0+718) până la
B-dul Regina Maria (km. 1+184) ar fi executată tot cu linie sim-
plă.-

Razele minime sunt de 20m. în linie curbă şi 15 m. la
ramificaţie şi la bucla dela capăt. Declivitatea maximă este de
3, 62 ‰ iar ecartamentul liniei este de un(1)m. -

Traseul este prevăzut cu şine "Poenix" cu şant de 55 kg
/m. 1. pe strada Carol, până la B-dul Regina Maria şi cu şine
"Vignol" de 55,5 kg/m. 1. pe traverse de stejar, pe B-dul Regi-
na Maria.-

Pe str. Carol a cărei parte carosabilă are în genere
12 m. lăţime, şi numai pe o scurtă porţiune de 8 m. lăţir

-2-

cele două linii se vor așeza pe mijlocul părții acoperabile, la distanță de 2,75 m între axele liniilor.-

Patul odii va fi amenajat pentru asigurarea scurgerii apei spre un dren colector de 0,40x0,40 m. așezat în axul străzii și cu scurgere la canal.-Pe patul astfel amenajat se va așeza un strat de piatră brută de 15 cm grosime, peste care se va așeza un strat de pietriș de 2-7 cm., în grosime de 12 cm., carebse va acoperi cu nisip ud și se va cilindrui. Pe această fundație se vor așeza șinele cu șant, sub talpa cărora se va pune piatră spătată și savură în grosime de 2-4 cm.-Pe porțiunile unde terenul este rezistent sau unde traseul este provizoriu, se va amenaja fundația de piatră ca mai sus, însă numai pe lărgimi de câte 0,40 m. sub fiecare șină.-

Distanța între șinele cu șant se va menține cu bare de scartament. La curbe se prevăd supraînălțările necesare.-

După așezarea șinelor se va reface pavajul cu pavele pe nisip iar pentru viitor se prevede ca rosturile dintre șină și pavaj să se umple cu o emulsie impermeabilă.-

Pe B-dul Regina Maria unde există o alee centrală, care va fi alele separată pentru liniile de tramvai, se vor așeza șina "Vignol" pe traverse de stejar.-

Se vor pune în operă deocamdată șinele pentru o singură linie, rămânând ca ulterior să se așeze și a doua linie, astfel ca distanța între axele liniilor să fie de 2,75 m.-

Așezarea șinelor "Vignol" se va face pe un pat din blocaj de piatră, la fel ca acela al șinelor de șant, iar pe porțiunile cu traseu provizoriu se va prevedea numai un pat de pietriș de 20 cm. grosime sub traverse. Șinele vor fi fixate cu tirfoane, interpunându-se plăci de suport din 2 în 2 traverse.-

Atât șinele "Phoenix" cu șant cât și cele "Vignol" vor fi sudate prin procedeul "aluminotermic" sau "electric" prin topire intermediară.

Pentru schimbătorii de cale se vor întrebuița maseurile aduse dela Odesa, fără nici o modificare pentru șinele cu șant și cu modificări pentru șinele "Vignol".

Linia de contact se va monta la 5,50 m. deasupra capului șinei, cu izolație dublă față de pământ. Cablurile transversale din oțel sînat de 5 mm grosime vor fi fixate în zidurile caselor. Cablurile de ancoraj se prevăd de 6 mm. diametru.-

Așezarea firului deoseale se va face în zig-zag, distanța între punctele de suspendare fiind în general de 35 m.-

Pentru motive de economie secțiunea firului de cale din cupru s'a prevăzut de 50 mm².-

Alimentarea liniei se va face sub tensiunea 550 V., la întretăierea străzii Carol cu B-dul Regina Maria (km. 1.184).

În acest punct sosesc dela substația de redresare două cabluri aeriene din cupru, cu secțiunea de 95 mm². și lungimea de 356 m și respectiv 340 m. Cărl alimentează separat liniile spre gară și spre strada Derobeni. O a treia secție de alimentare cuprinde ramificația depe B-dul Regina Maria spre depou, precum și liniile din depou.-

Pierderea de tensiune maximă în cazul cel mai defavorabil și pentru foarte scurtă durată este de 20%.-

Întoarcerea curentului se face prin șine până la punctul de alimentare (km. 1.184), iar de acolo până la substația de redresori, printr-un cablu aerian din cupru de 95 mm². secțiune. Șinele vor fi sudate, iar la distanța de 100 m. se vor aplica legături transversale din cupru de 50 mm². secțiune, nituite în inima șinei. La linie dublă se vor executa legături transversale între cele două căi, la fiecare 300 m. distanță.

Se prezintă și un calcul de verificare a pierderii de tensiune în șine, din care rezultă că această pierdere este sub limita admisibilă pentru evitarea efectelor de electroliză.

Vagoanele motoare vor avea o singură platformă de conducere, ceea ce bucle de întoarcere la capetele liniilor. Ele vor fi cu 2 osii, la distanța de 3 m., ecartament de 1 m., lungime între tamponne de 10,20 m., lățime de 2,20 m., frâne cu aer comprimat, capacitate 60 peracane, greutatea vagonului gol 13 T., cu două motoare a 40 KW. putere unitară.-

Troleele vor fi de tipul aceloră întrebuițate la Timișoara cu rame de lemn tare și contact de cărbune.-

Remorcile vor fi de construcție similară și vor avea greutatea de 8,5 T. goale.

Se prevede că pe traseu vor circula 4 convoaie, iar viteza comercială va fi de 13,5 km/oră.-

Figura 5 a, b. Proiectul de construire a liniei de tramvai (1943). Colecția: ANIC

Afară de aceasta putem ridica următoarele obiecţiuni serioase în contra mutării traseului din strada Carol în strada Scarlat Vârnav, care au fost expuse de Dl. Inginer Ilie Mertengren, în şedinţa comisiei pentru modificarea traseului liniei de tramvai:

1). Prin mutarea traseului într-o stradă paralelă, fără caracter comercial cu circulaţia slabă a pietonilor, puterea de achiziţie a călătorilor pe această linie va scădea. Scăderea chiar de 10-20% va avea influenţa nefastă asupra rentabilităţii liniei.

2). Noul traseu este mai lung cu 361 m.l. sau cu cca. 650m. de linie simplă. Această lungire a traseului nu aduce însă nici un avantaj, deoarece este datorită numai dorinţei de a ocoli strada principală Carol şi legăturii cu bucla la staţia terminus, necesară pentru întoarcerea garniturilor, care din cauza lipsei spaţiului necesar în dreptul gării, este aşezată la cca. 250 metri de gară pe strada Traian, unde circulaţia pietonilor este extrem de slabă.

Construcţia acestui supliment de linie implică cheltuieli mari în plus.-

3). Pe strada Scarlat Vârnav sunt puţine clădiri înalte şi deci avantajul legării firelor transversale de suspendarea a cablului aerian de pereţii caselor prin intermediul rozelor de ancorare, dispăre aproape în întregime. În schimb vom avea nevoie de un număr mare de stâlpi în plus.-

4). Pentru întoarcerea garniturilor la staţia terminus, vagoanele vor face un drum inutil fără călători în lungimea de cca. 500 metri. Rezultă o cheltuială puţin justificată de energie electrică, uzura suplimentară a materialului de cale, materialului rulant etc. Cheltuielile de întreţinere cresc şi ele.

5). Prin aşezarea traseului pe strada Scarlat Vârnav se complica foarte mult posibilitatea prelungirii traseului până la Piaţa Independenţei şi intrarea în port.-

6). Bucla terminus din strada Traian se găseşte în bună parte pe terenul aparţinând C.F.R.-ului şi din cauza lipsei spaţiului linia se apropie la cca. 3 metri de peronul gării Constanţa.-

7). Usinele Comunale Constanţa dispun de un stoc limitat de gine cu canal tip Phoenix, care abia ajung pentru construcţia liniei duble pe strada Carol. Lungirea traseului reclamă erii procurarea unor cantităţi noi de această gine, sau construirea liniei cu gine Vignol pe partea carosabilă şi pavată cu piatră cubică a străzii Scarlat Vârnav, ceea ce nu se recomandă din punct de vedere tehnic.

8). Având traseul mai lung, intervalul între vagoane devine mai mare şi deci vagoanele vor circula ceva mai rar.

9). În strada Scarlat Vârnav linia de tramvai va trece în faţa halelor centrale depe această stradă, unde în permanenţă este o circulaţie foarte intensă de căruţe şi alte vehicule, care staţionează în mod forţat şi care vor împiedica buna circulaţie a tramvaielei.

10). Strada Scarlat Vârnav fiind foarte îngustă în unele locuri, ajungând chiar la lăţimea de 6,20m.l. între strada Stefan cel Mare şi Str. Cusa Vodă, adică în imediata apropiere a halelor centrale, necesită prealabila lărgire a carosabilului prin exproprierea unui număr de patru imobile, luări care cu totul formalităţile simplificate ar produce întârzieri însemnate în executarea liniei şi deci la punerea ei în funcţiune.-

În baza celor de mai sus, până la noua dispoziţiuni, am suspendat lucrările depe strada Scarlat Vârnav.

Figura 6. Motivele care au stat la baza respingerii devierii traseului pe Strada Scarlat Vârnav. Colecţia: ANIC

**An Episode from Public Transport History in Constanța: The Tramways
Captured at Odessa**
(abstract)

During World War II, Constanța was left with a deficient public transportation, as a result of the requisitions. The city administration decided to establish and run its own transport system, using tramways captured at Odessa. Having received enough material in 1942 for only one line, it was decided to lay the tracks between the Railway Station and Soveja Street, along Carol Street and Regina Maria Boulevard. The line opened on June 20, 1944 and ran for four months and five days. After King Michael's Coup on August 23, the Soviets demanded their property back. The Romanian authorities put considerable effort into repairing and returning the material during 1945. Thus ended the first episode of electrical public transport in Constanța.