

ORADEA TRANSPORT LOCAL
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ORADEA



CU TRAMVAIUL PRIN ORADEA.
TRECUT, PREZENT,
VIITOR





ORADEA TRANSPORT LOCAL
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ORADEA

CU TRAMVAIUL PRIN ORADEA. TRECUT, PREZENT, VIITOR

*Autori: Ronald Hochhauser, Nagy István
Procesare grafică și design: Ovi D. Pop*

©Toate drepturile rezervate. Nicio parte din prezenta publicație nu poate fi reprodusă parțial sau integral în niciun fel, fără permisiunea anterioară explicită, prin acord scris cu editorul și/sau cu autorii. Responsabilitatea pentru conținutul materialului publicat aparține în exclusivitate autorilor.

O publicație a OradeaTransport Local SA

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a
României**

**Cu tramvaiul prin Oradea : trecut, prezent,
viitor. - Oradea :**

Ronald Hochhauser, Nagy István

Duran's, 2023

Conține bibliografie

ISBN 978-606-8787-75-6

629.43

Stimabili cititori,

Salut eforturile autorilor acestei lucrări pentru a nu lăsa perdeaua perfidă a uitării să se aștearnă peste istoria transportului public din Oradea, o istorie consistentă care demonstrează importanța acestui factor de dezvoltare în stabilirea identității orașului de pe malurile Crișului Repede.

Tramvaiul a reprezentat, și reprezintă în continuare, o caracteristică esențială a orașului și a vieții de zi cu zi a orădenilor. Cele două elemente nu pot fi separate, nu poți vorbi despre Oradea fără să vorbești și despre tramvai, care a fost un martor și participant direct la fiecare eveniment major din existența urbei în ultimii peste o sută de ani. Peste un secol de prezență, influență și utilitate. De ce nu, și farmec aparte! Pentru că tramvaiul face deja parte din familia orădenilor.

Veți descoperi în această lucrare, în spatele căreia se ascunde un intens proces de documentare împletit cu multă pasiune, începuturile și evoluția de-a lungul timpului a rețelei de transport public care a impulsionat și determinat economia și comerțul, precum și viața locuitorilor. Veți descoperi provocările cărora a trebuit să li se facă față, părinții și continuatorii acestui proiect de-a lungul timpului și realizările majore, care merită cu adevărat să fie păstrate în memoria colectivă.

O adevărată lecție de istorie, expusă altfel decât în manualele tradiționale. Și pentru că istoria tramvaiului din Oradea e soră geamănă cu cea a orașului, veți avea ocazia să aflați istorie adevărată, amănunte inedite din existența urbei. În fond și la urma urmei, o adevărată poveste. Atât pentru oameni mari, cât mai ales pentru copii – viitorul nostru. Până la urmă, povestea noastră – a tuturor!

O recomand părinților, copiilor ba chiar și bunicilor, ca să poată să o spună nepoților. Pentru că este o poveste fascinantă, incitantă și mai ales adevărată.

*Adrian REVNIC
director general OTL*







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 eficace definitivarea aspectului centrului istoric și nu numai (Fig. 1). Pentru locuitorii generațiilor anterioare, tramvaiul, cu clinchetul clopoșeilor ca într-o poveste, a însemnat mai mult decât un simplu mijloc de transport, a fost un motiv de mândrie. În cadrul evenimentelor culturale și științifice de interes local și regional, organizate de societatea civilă, o bună parte dintre aceștia evocă cu nostalgie efervescența orașului de odinioară, printre amintirile readuse în atenție fiind prezent și tramvaiul de culoare roșie, galbenă sau albastră, care, cu zdrăngănitul-i caracteristic circula aproape la pas pe străzile înguste din centru și de la periferie.

Perceput cu scepticism la început, tramvaiul a fost îndrăgit destul de repede de către populația orașului care, pe la 1910 avea să devină Mica Vienă de pe Crișul Repede.



Fig. 1. Piața Unirii (Szent László), cunoscută și sub denumirea de Piața Mică, animată de un vagon motor Siemens, de căruțe trase de cai și de meșteșugari veniți din satele limitrofe orașului Oradea (1907-1910)

Premisele instituirii transportului pe calea ferată în perimetrul orașului

În perioada de după încheierea 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 Regele Ferdinand (Bémer) și stația centrală de cale ferată, circula o diligență trasă de cai, un fel de omnibus¹. Trăsura publică închisă transporta între opt, zece persoane și deservea doar unitățile de cazare din centrul istoric

¹ Ghidul utilizează denumirile de străzi, piețe, construcții civile, locuri și localuri publice uzuale în 2023. În paranteză sunt menționate denumirile anterioare ale acestora, atribuite în perioada diferitelor structuri statale, cărora le-a aparținut orașul Oradea de-a lungul timpului.

al orașului, însă nu deținem informații în legătură cu regularitatea curselor.

Prima solicitare, având drept scop construirea unei căi ferate cu tracțiune hipo datează din 30 septembrie 1872. Aceasta 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 Csizmadia 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 Centrală (Mare) până la fabricile situate în Subcetate și de-a lungul pârâului 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 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 Tineretului (Templom). De aici, calea urma a se desfășura spre Târgul de porcine. Linia își continua drumul pe str. Evreilor Deportăți (Vámház), către terminalul aflat în dreptul Fabricii de spirt „Brüll Lipót”. 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 1882. Pentru început, serviciul axat în exclusivitate pe transportul de mărfuri a fost asigurat cu un număr de două locomotive cu vapori, marca Krauss, de către societatea Calea Ferată Rutieră, cu locomotive cu aburi, Oradea Mare S.A. – CFROM (Fig. 2).

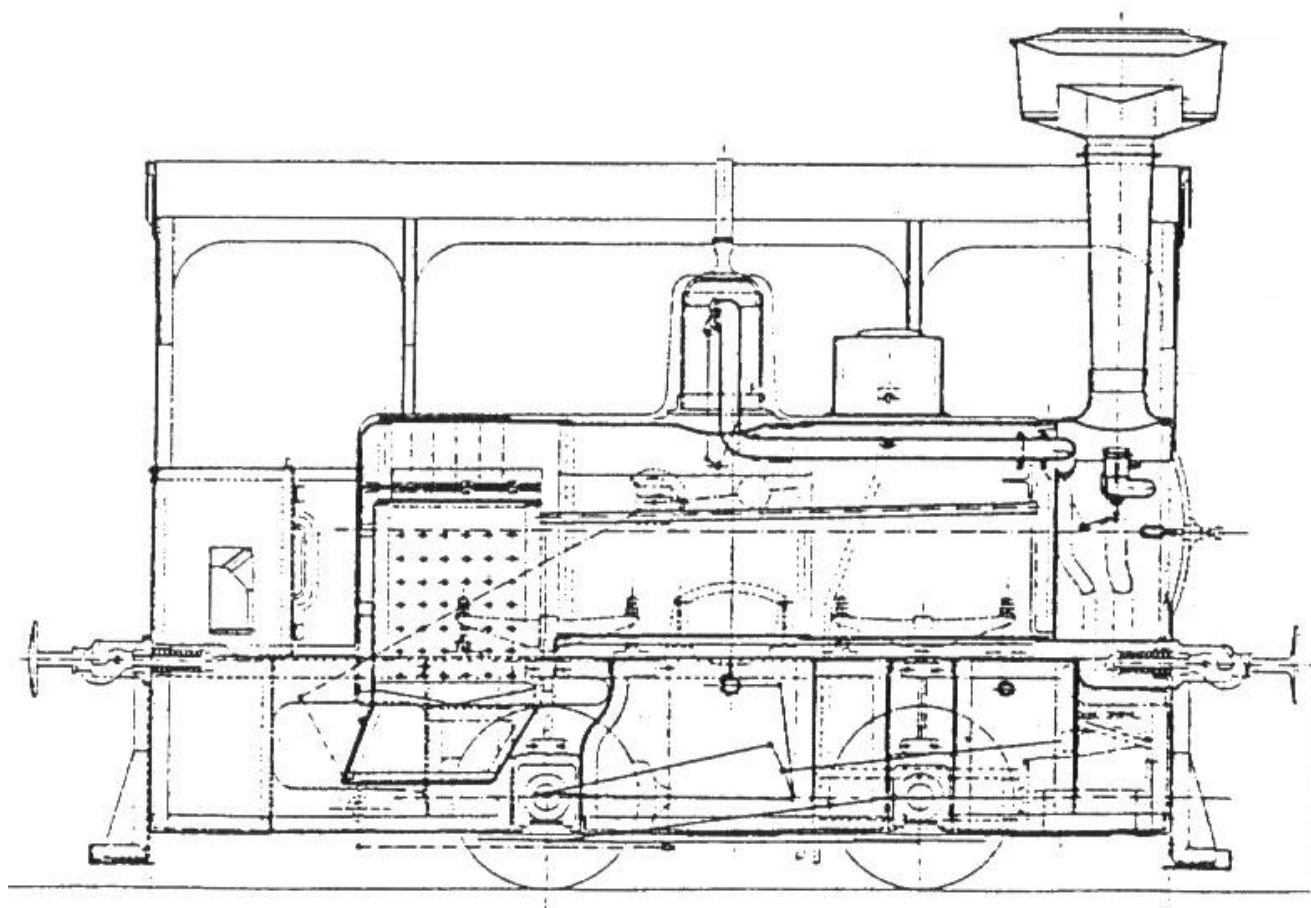


Fig. 2. Locomotivă cu aburi, marca Krauss & Comp. Desen de ansamblu

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 „Moskovits Mór și Fiul”, Fabrica de spirt rafinat „Léderer 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 platformelor 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 imperiului dualist, dintre care și Oradea făcea parte la acea vreme. Cu o vechime mai mare și cu o lungime ce depășește extensiunea rețelei orădene, au fost numai cele de la Budapesta și Szeged.

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-Bieiș-Vaşcău (Fig. 3). 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 1 Mai (Episcopale) sau Cele Bune și Băile Felix sau Cele Rele. Conform contractului special încheiat în acest scop între CFROM, Calea ferată de Interes Local Oradea-Bieiș-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 anterior. În 1904, spre exemplu, pe relația de referință au circulat 12 curse dus-întors într-o zi. Până în prezent nu s-a realizat vreo linie electrificată care să ducă direct la cele două băi - în 1913 unul din oponentii unui asemenea proiect a fost însuși Consiliul orășenesc.



Fig. 3. Acțiune ordinară în valoare de 100 de guldeni emisă de Societatea de cale ferată Oradea-Bieiș-Vaşcău (1884)

Electrificarea căilor ferate de transport urban. 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. (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 1900. 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 incinta orașului. Cu timpul, însă, având exemplul orașelor din imperiul dualist precum Bratislava, Budapesta, Miskolc, Timișoara, Sopron și Nyíregyháza care au introdus deja transportul public cu tramvaiul electric, aceasta și-a aplecat atenția și în direcția unui asemenea deziderat.

Autorizația de construcție pentru electrificarea liniilor a fost eliberată la 14 februarie 1905, de către Ministerul Regal Maghiar al Comerțului. Valabilitatea documentului a fost stabilită ca fiind până la data de 31 iulie 1966 inclusiv, când serviciul de transport mărfuri și de persoane urma a fi preluat 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 1905.

Concomitent cu electrificarea liniilor, societatea își schimbă denumirea în Calea Ferată Orășenească Oradea Mare S.A. (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”. 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. 4, Fig. 5). De asemenea, acesta dispunea de ateliere și depozite de materiale. Pentru achiziționarea de vehicule au fost alocate 428.000 de coroane. 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 40 de cai putere fiecare; 4 autoutilitare cu frână; 1 autoutilitară cu nacelă, 1 autoutilitară cu scară extensibilă.

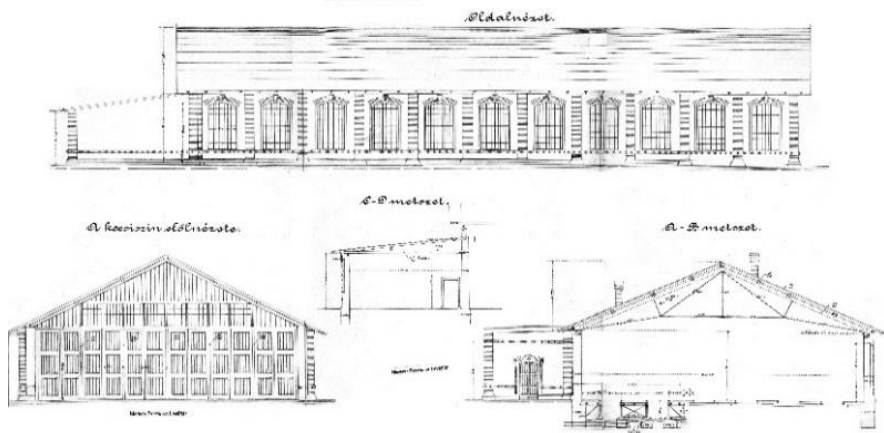


Fig. 4. Desenul de ansamblu al remizei de tramvaie. După Revoluția din 1989 a găzduit hala Pieței agroalimentare „Cetate”, până în vara anului 2020 când a căzut victimă unui incendiu.



Fig. 5. Ansamblul depoului de tramvaie (cca. 1970). De-a lungul timpului remiza a fost extinsă de mai multe ori.

Vagoanele motor au fost cumpărate de la unitatea din Győr a Companiei „Siemens și Schuckert” (Fig. 6). 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 (Fig. 7).

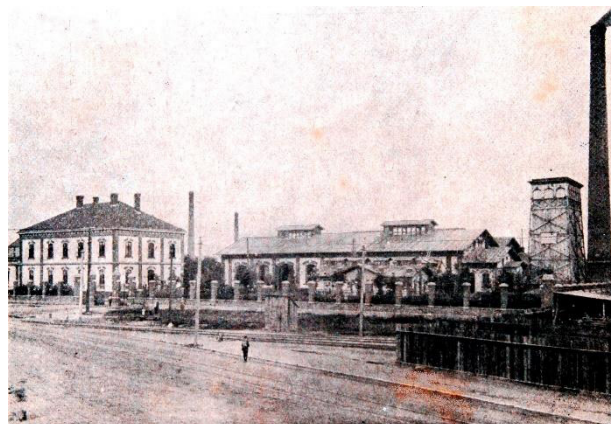
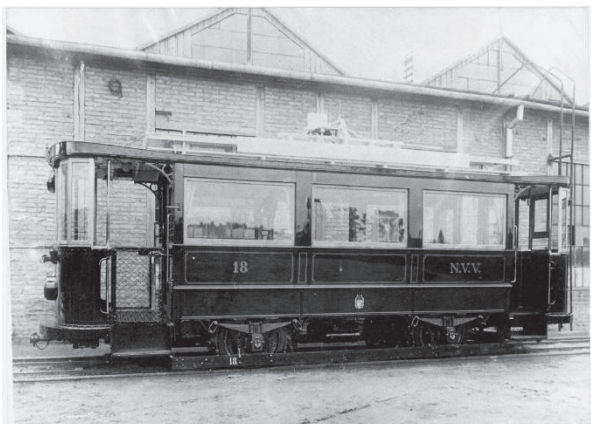


Fig. 6. Vagonul automotor cu numărul 18, în curtea societății din Győr (1909)

Fig. 7. Vedere generală a Uzinei Electrice (cca. 1910)

Așa cum au relatat ziarurile epocii, personalul, controlorii de bilete, vatmanii au fost selectați din rândul populației majoritare din acea vreme. 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 str. Republicii (Fő utca), 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 vagoane. 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”. 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”.

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 toate cotidienele locale: „Ce minune! Pe străzile orașului Oradea Mare aleargă tramvaiele. Vehiculele strălucitoare încă sunt pustii. Singurii lor călători sunt vatmanul și controlorul de bilete, în ținute civile, fără uniforme. În gâtul controlorului se leagă geanta pentru încasări și suportul pentru bilete, după sistemul american”. După procedurile oficiale de predare, conducătorii CFOM au oferit o masă festivă la Restaurantul „Queen Mary” („Pannónia”), 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 implementat 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. 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 ziaristii pentru a nota, în stil senzațional, această întâmplare 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 persoană a locului. Acum, când fermecătoarele vagoane motor fac vârtejuri 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 duduie cu clinchet vesel pe străzi până pe la ora 22.00, iar la urmă de tot, ultimul tramvai a pornit spre remiză”.

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 dotare. 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 rabatabile. 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”. 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 sau Gara Centrală (Mare) - Gara Velența (frecvența vagoanelor era la cinci minute, fiecare al doilea circula în Velența); Piața Unirii (Szent László) - str. Primăriei (Teleky) – frecvența vagoanelor era la zece minute, cu pornire de la Gara Centrală; Piața Unirii - Parcul Nicolae Bălcescu (Grădina Rhédey) – a circulat un singur vagon, cu frecvența de zece minute (Fig. 8). Ceva mai târziu numerotarea traseelor a fost substituită cu litere.

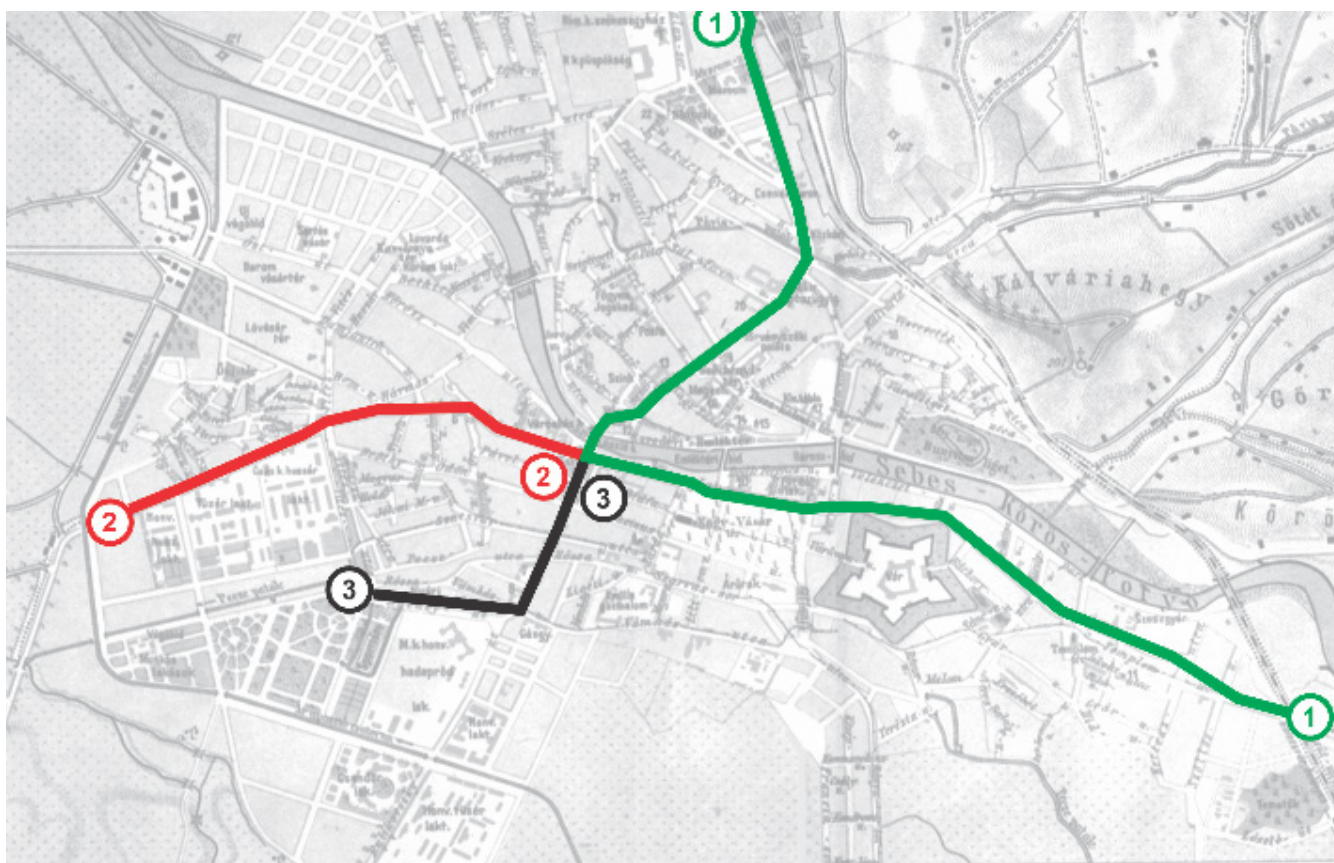


Fig. 8. Rețeaua de linii (1906)

Pe relația cuprinsă între Piața Tineretului (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 până inclusiv după Revoluția din 1989 (Fig. 9).



Fig. 9. Transportul de mărfuri și persoane în tandem, pe Calea Clujului (←1966, 1991→)

Succesul tramvaiului – evoluția dinamică a serviciului în pofida 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 autoutilizarea cu nacelă și pentru cea cu scară extensibilă, compania a construit un garaj și, de asemenea, a ridicat un depozit de materiale. 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 verii. Acestea din urmă au fost destinate inițial transportului de persoane cu tracțiune hipo din Timișoara (Fig. 10).



Fig. 10. Garnitură de tramvai cu remorcă deschisă pe str. Republicii (Rákóczy), azi corso (1941)



Fig. 11. Una dintre ultimele garnituri Siemens virând spre str. Cuza Vodă (1974)

O primă extensiune a rețelei s-a realizat spre zona de sud a orașului. Noua linie a pornit din Piața Unirii (Szent László), a trecut prin str. Avram Iancu (Kert), a cotit la stânga pe str. Cuza Vodă (Szacsavay), a continuat pe str. Mihail Kogălniceanu (Șirul Szarvas) și a ieșit pe str. Dimitrie Cantemir (Gillányi) până la capătul de linie situat în prelungirea acesteia (Șirul Bánya) – **Fig. 11**. În baza documentelor de arhivă studiate, conchidem că această relație a fost edificată în mai multe etape, pe parcursul anilor 1909-1911. Menționăm că vizavi de *Moara cu valțuri „Emilia”* – demolată în primăvara anului 2014 – s-a construit o rampă de încărcare. Astfel, pe o porțiune a liniei noi din str. Mihail Kogălniceanu (Șirul Szarvas), tramvaiele au circulat în tandem cu garniturile ce deserveau transportul de mărfuri.

În altă ordine de idei, considerăm relevantă inițiativa Consiliul 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 investite.

Evoluția relativ dinamică a serviciului de transport persoane și de mărfuri a 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 cadrurile.

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 mărfuri (**Fig. 12, Fig. 13**). Din păcate, s-a dovedit necesară și casarea a două vagoane motor.



Fig. 12. Vagon motor construit în regie proprie, alături de muncitorii societății (1930)

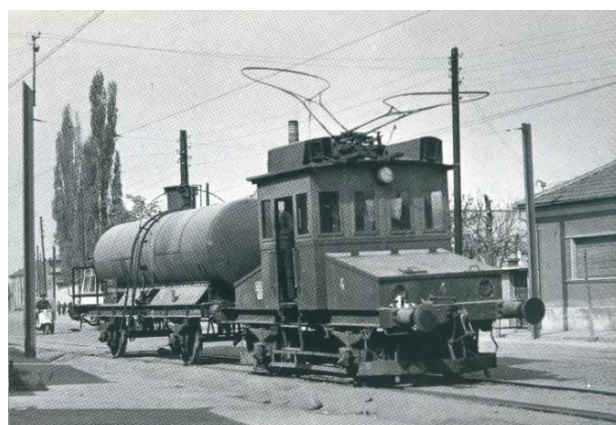


Fig. 13. Locomotivă electrică construită la Oradea, în serviciu pe Calea Clujului (cca. 1974)

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” din Parcul Brătianu (Alba Iulia) și capătul dinspre str. Menumorut (General Holban) a străzii Episcop Roman Ciorogariu (Gheorghe Lazăr). Calea trebuia să treacă prin Parcul Traian și str. Mihai Eminescu (I.C. Brătianu) până la punctul terminus, intersectând linia de pe str. Republicii (B-dul. Regele Ferdinand), însă conducerea Ministerului Comunicațiilor a avizat traseul, doar pe o lungime de 1200 m, până la

această din urmă stradă. Șinele au fost așezate în 1926, inspecția tehnică a investiției s-a realizat în 1927. Cealaltă propunere a vizat construirea unei linii de tramvai care să înceapă în vecinătatea stației centrale de cale ferată până la Episcopia-Bihar. 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 construirea unui tronson lung de 1450 m. În prima etapă s-au construit 1370 m de linie simplă, de la stația de cale ferată la Pasajul „Theodor Neș” (Podul Füstös), predată circulației în 1930 (Fig. 14). În cea de-a doua etapă linia a fost prelungită până la Moara Dóczi, însă numai după terminarea celui de-al Doilea Război Mondial. Circulația cu tramvaiul către Cimitirul Rulikowski a devenit posibilă spre sfârșitul perioadei de criză economică, prin prelungirea relației str. Avram Iancu (General Moșoiu) - Parcul Nicolae Bălcescu (Grădina Rhédey) – Fig. 15. De altfel, lucrările la această extensie au început în 1929. Din aceeași relație trebuia să mai derive o linie spre abator, însă în ciuda tuturor avizelor obținute, planul a fost sortit eșecului.



Fig. 14. Vagonul motor Siemens pleacă din stație de la Gara Centrală (Mare), 1940-1944



Fig. 15. Tramvai în cursă spre Cimitirul Rulikowski (1940-1944)

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 șir. Tot în perioada aflată în discuție, pe unele tronsoane linia a fost dublată, fie și pentru a facilita scăderea timpilor de urmărire dintre tramvaie.

În urma celui de-al doilea arbitraj

La izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial parcul de vehicule număra douăzeci și șapte de vagoane automotor, șase remorci închise, două remorci de vară și patru locomotive electrice destinate transportului de mărfuri. Dintre cele din urmă, cea alintată „Negresa din Bingen”, grație culorii purtate la sosire, a fost achiziționată din Germania (Republica de la Weimar), încă în perioada interbelică, mai precis în 1924 (Fig. 16, Fig. 17).

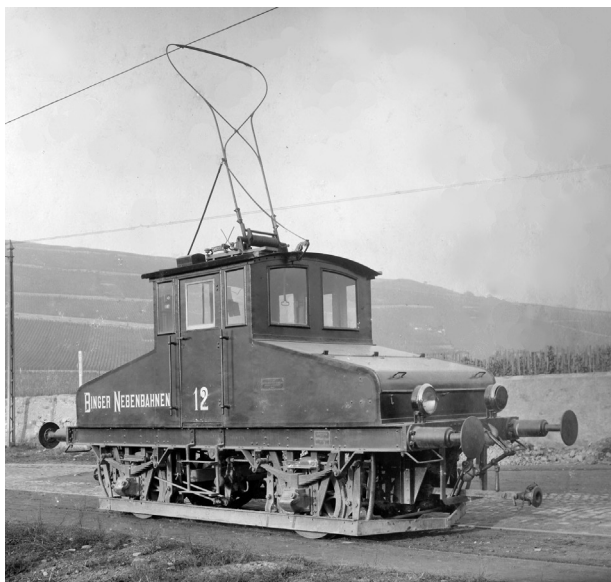


Fig. 16. Locomotiva electrică procurată din Bingen (1906)



Fig. 17. Modificată constructiv și scoasă din exploatare în 1994, locomotiva face parte din categoria Tezaur a patrimoniului cultural național. Aceasta este expusă în Centrul Civic, în interiorul triunghiului de intersecție a liniilor de tramvai din acel loc.

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. 18).



Fig. 18. Rețeaua de linii (1941)

Aspectul tramvaielor 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 deservească 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 noi. Mai mult decât atât, au fost procurate câteva motoare electrice și una-două remorci casate, de la *Compania de Transport Budapesta S.A.*. O parte dintre acestea au intrat în reconstrucție, iar restul au fost folosite ca piese de schimb. 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. 19**). 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 principală. Mulțimea prezentă 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. – Ia 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!*”. Celelalte două tramvaie, de categorie modernă, aflate în construcție au fost terminate abia după război.

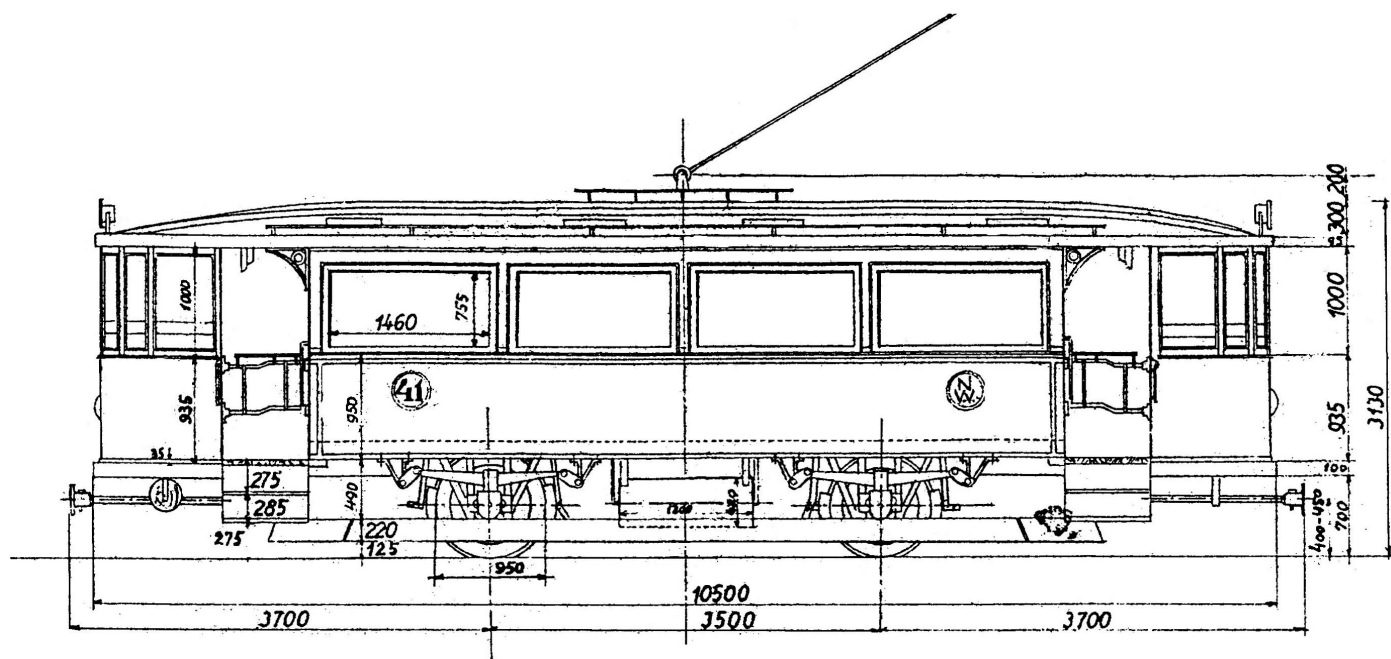


Fig. 19. Cel mai modern tramvai construit la Oradea. Desen de ansamblu.

Pe parcursul acestei perioade s-a reiterat ideea realizării transportului *feroviar* spre cele două băi! A fost închipuită înființarea unei linii de interes local independente. În cele din urmă, s-a prelungit doar linia din str. Dimitrie Cantemir (Gillányi), până la Lotus Center (amplasamentul *Fabricii de bere „Dreher-Haggenmacher”*) din cartierul Nufărul (Seleuș).

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 transportul de mărfuri, patruzeci și cinci de vagoane feroviare închise și altele cinci deschise. Cele două bombardamente ale aviației aliate, abătute asupra locului, ca și trecerea trupelor româno-sovietice au provocat pagube mici vehiculelor de transport public. De suferit însă a avut calea de rulare, mai ales pe străzile Ștefan cel Mare (Árpád vezér) și Clujului. Mai mult, trupele germano-maghiare în retragere au aruncat în aer podul de peste Crișul Repede, din centrul

istoric, pe unde circula tramvaiul. A fost afectată, deci, legătura de tramvai cu *Cartierul Olosig*. Destul de serios a fost avariat și *Podul Dacia (Baross)* care nu avea linie ferată. Pentru asigurarea transportului public în această parte a orașului, s-a găsit o soluție ingenioasă: un număr de tramvaie au fost tractate până la stația principală de cale ferată, utilizând linia destinată transportului de mărfuri și podul de cale ferată de peste Crișul Repede din Ioșia, reparat între timp. Pentru a se stabili legătura cu linia A, având capătul chiar la stația de cale ferată, s-a construit o linie facultativă. În Parcul Traian (Széchenyi) s-a amenajat o mini-remiză descoperită, cu scopul garării vagoanelor peste noapte.

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 atelierile 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 mărfuri.

Naționalizarea bate la ușă!

Încă înainte de trecerea proprietății din domeniul privat în domeniul 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 transport*”.

Mai multe lucruri s-au schimbat, inclusiv marcarea traseelor cu litere, care a fost înlocuită cu numere.

Fig. 20. Festivitatea de inaugurare a tronsonului „23 August” (1947)



În viața companiei, perioada este caracterizată de construirea a două linii complet noi, de joncțiune cu lunca orașului sau *Cartierul Rogerius* (Nord-Vest). 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 Regele Ferdinand (Stalin), a continuat în spatele teatrului pe str. Moscovei (Sindicatelor), până pe str. Sf. Apostol Andrei (Török Ignác). 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 schimburi.

În ziua inaugurării investiției trei tramvaie nou construite, unul albastru, unul galben și unul roșu – cu aluzie la drapelul național – au parcurs hurducăind traseul cuprins *între* centru și cartierul mărginaș, în uralele celor curioși (**Fig. 20**). 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 stabilizării monetare. Cea de-a doua cale își avea unul din capete la intersecția străzilor Decebal (Vitéz) și Aradului, se desfășura spre podul metalic din luncă, str. Menumorut (Karl Marx), str. Eroul Necunoscut (Temető) cu punctul terminus Gara Centrală (Mare)



**Fig. 21. Capăt linie, str. Decebal (1972).
Pe o porțiune a liniei se efectua inclusiv
transport de mărfuri spre Gara Ioșia din
vestul orașului.**



Fig. 22. Capăt linie, Piața București (1969)

– **Fig. 21, Fig. 22.** Inițial, articolele ziarelor locale titrau cum că linia ar urma să ajungă la Gara Centrală de-a lungul străzilor Menumorut 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 proprie.

La scurt timp după naționalizare, compania de transport a intrat în componența Întreprinderii Comunale „12 octombrie” (ICO). Cu această anexare, aceasta și-a pierdut independența administrativă pentru mai 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, și unsprezece trasee (Fig.23). Pe o porțiune a sa, de 6 km, se realiza și transportul prefabricatelor și mărfurilor finite de la unitățile industriale din proximitatea Cetății medievale spre Gara Velența.



Fig. 23. Rețeaua de linii (1957)

În aceeași perioadă, în Parcul Nicolae Bălcescu (Grădina Rhédey) a fost înființat un „Orășel al copiilor”, împrejurul căruia a fost construită o linie ferată cu ecartament îngust. Această linie a fost deservită de un tramvai cu o capacitate totală de 40 de locuri, construit de angajații întreprinderii din resurse proprii (Fig. 24).

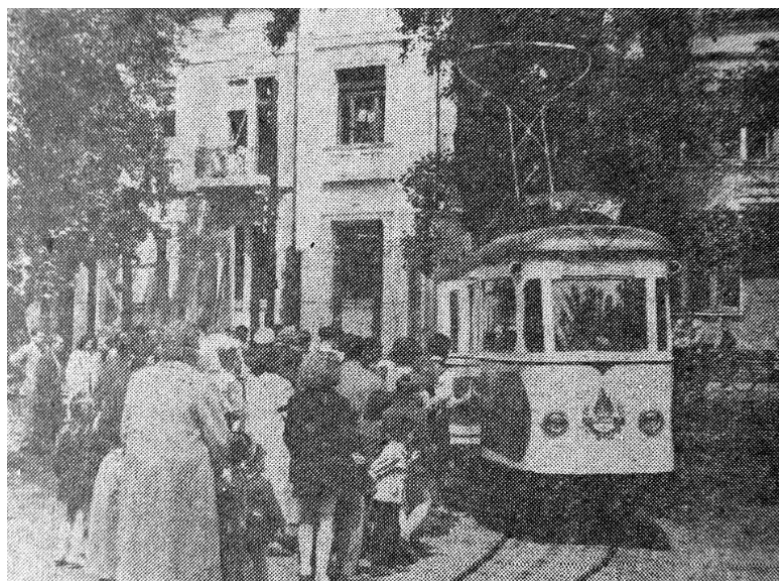


Fig. 24. Vă rugăm poftiți în vagon! „Surpriza pentru cei mici” pleacă curând din stație (1957)

Printre măsurile deceniului la care ne referim, 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 decis 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 „Pullmann”(Fig. 25). La începutul anilor 1960 au fost achiziționate garnituri de tramvai, formate din vagon automotor și remorcă, de la Întreprinderea de Transporturi București (ITB) - Fig. 26. 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 Vo58. 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.



Fig. 25. Garnitura de tramvai, având în componență vagonul automotor de tip EP-V54 – cunoscut de mai vechii orădeni și sub apelativul de „săgeata roșie” – părăsește stația din Piața București (1972)



Fig. 26. Garnitură ITB surprinsă pe str. Primăriei (Leontin Sălăjan), circulând spre Cartierul Ioșia (1972)

..., la fel și perioada schimbărilor capitale!

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 împropătarea 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. Menumorut (Karl Marx), în cele din urmă a celei din str. Republicii – pe porțiunea corsoului de azi. La începutul anilor 1970, linia care ducea la gara din Ioșia a fost 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 definitiv. În 1975 este lichidată și vechea linie simplă de pe str. Dimitrie Cantemir. În locul acesteia s-a construit o linie dublă – pentru început până la pâraul Peța, iar până în 1979 până la capătul străzii Nufărului.

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 (Fig. 27). 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 la 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. 28). 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 1990.



Fig. 27. Prima garnitură Timiș 2 din flota orădeană, în stația cap linie din vecinătatea fostului Spital de Copii (1973)



Fig. 28. Tramvaiul timișorean pe str. Primăriei (Leontin Sălăjan), circulând spre Cartierul Rogearius (Zona de Vest) – via str. Sf. Apostol Andrei (Progresului) - 1984

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. Corneliu Coposu (Ostașilor) până la Spitalul Clinic Municipal „dr. Gavril Curteanu” (Spitalul de Copii). Mai târziu, aceasta este prelungită până la Pod CFR, iar până în 1982 și 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 (Corneliu Coposu) și Olimpiadei, prevăzut cu un nou tronson (Fig. 29). La construirea acestuia s-a



Fig. 29. Garnitură Timiș 2 în cursă pe B-dul. Decebal (1991)

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, în circuit. Prin urmare, înconjurul centrului orașului putea fi parcurs în dublu sens. Tramvaiele a două relații semnalizate cu negru își urmau traseele în sens orar, iar cele marcate cu **roșu** în sens antiorar, fiecare în parte având câte un singur cap de linie (Fig. 30). Pe lângă acestea două, orașul mai dispunea de alte două trasee, parcurse de tramvaie în regim de dus-întors, pe același itinerar între capetele de linii.

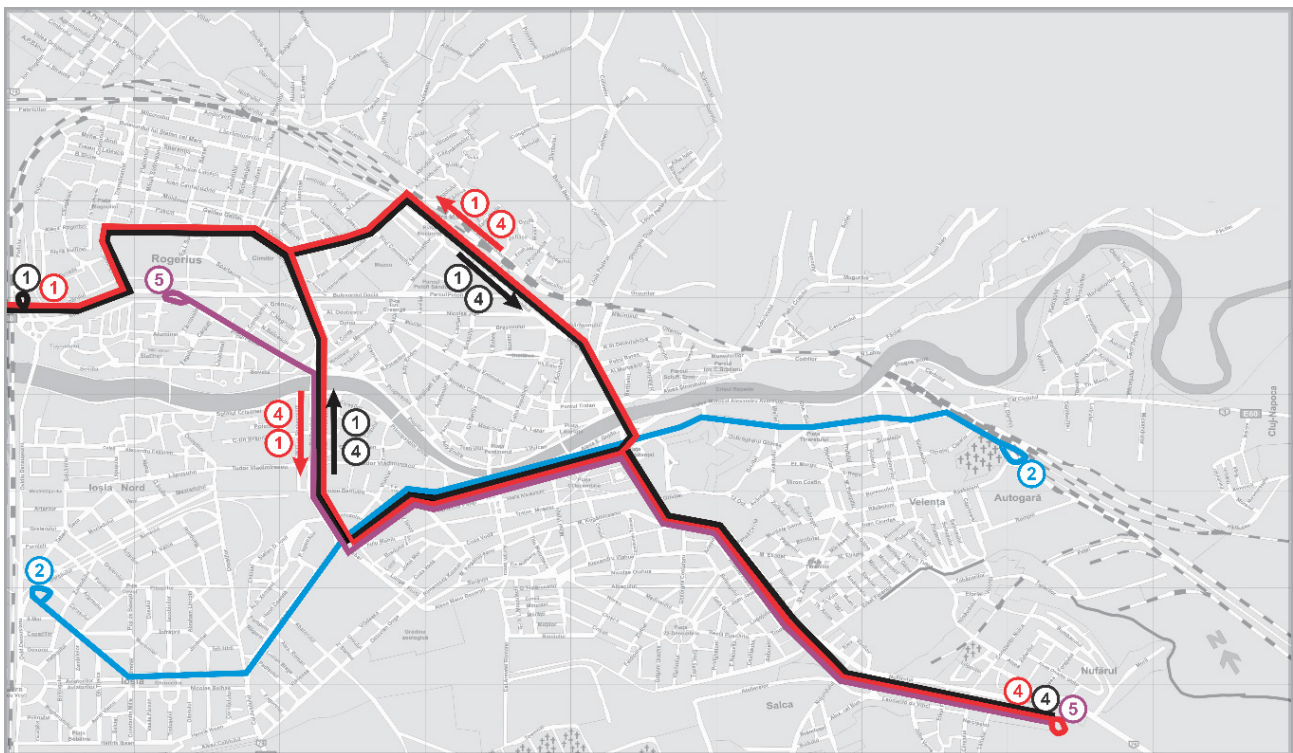


Fig. 30. Rețeaua de linii (1990)

Mulțumită existenței 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 acceptabil 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 des cu ușile deschise. Acest stil de călătorie a condus, uneori, la producerea unor accidente grave la care a contribuit în mare măsură și starea tehnică precară a vehi-

culelor, de construcție oricum slabă. Întreținerea căilor de rulare 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, accidente și nerespectarea graficului de circulație.

La începutul anilor 1990 numele transportatorului public de persoane devine Oradea Transport Local (OTL). În acea perioadă se desființează linia din str. Sf. Apostol Andrei (Progresului), șinele de aici sunt demontate. Ceva mai târziu se renunță și la linia din Calea Clujului, una dintre 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 1882.

Tramvaie ale secolului XX destinate transportului public în secolul al XXI-lea

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 în continuare 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 noi flote i s-au alăturat, tot în urma unor achiziții, tramvaiele articulate Tatra KT4 (Fig. 31, Fig. 32).



Fig. 31. Adusă din Magdeburg, garnitura de tip Tatra T4D-B4D sosește în stația din Piața Unirii (2001)



Fig. 32. După deservirea ani în șir a locuitorilor din Berlin, tramvaiele articulate de tip Tatra KT4 în cursă pe str. Olimpiadei, lângă stadionul de fotbal (2000)



Fig. 33. Garnitura de tip Tatra T4D-B4D nemo-dernizată, în stația cap linie Nufărul (2012)



Fig. 34. Exemplare din a doua generație berlineză de tramvaie articulate de tip Tatra KT4, surprinse într-o ipostază comună cu „Negresa din Bingen” (2021)

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 civilizată, 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. Menționăm că de-a lungul timpului vehiculele de tip Tatra cu remorcă sau articulate s-au substituit periodic (Fig. 33, Fig. 34).

... și tramvaie noi, în premieră la nivel național!

La începutul anului 2007, edilii au decis achiziționarea a zece tramvaie nou-nouțe, cu podea joasă (Fig. 35). 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. Calea de rulare a fost adaptată pe întreaga sa lungime, de asemenea, s-au creat condițiile pentru întreținerea vehiculelor mai pretentioase și mai complexe din punct de vedere constructiv (Fig. 36).



Fig. 35. Primul exemplar din Oradea al flotei Siemens ULF 151 în Piața Unirii (2008). Inscripția de pe caroseria sa îl recomanda astfel: „Sunt cel mai modern tramvai din lume și mă bucur să circul pentru prima oară și în România, la Oradea. Nu sunt singurul, alte tramvaie vor veni în curând”.



Fig. 36. Siemens ULF 151 imortalizat pe str. Dimitrie Cantemir (2008)

La fel ca și în urmă cu aproape o sută douăzeci de ani, pasagerii au privit admirativ noile mijloace moderne care s-au integrat repede în peisaj, devenind preferatele locuitorilor – din motive obiective, momentan acestea nu se află în exploatare. 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, cu levierul, practicată mai mulți ani la rând însuși de vatmani. 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.

Proiecte finalizate în trecutul apropiat

În data de 19 octombrie 2018, Primăria Oradea semnează un contract de furnizare a douăzeci de tramvaie noi, cu Societatea Astra Vagoane Călători S.A., printr-un proiect finanțat din fonduri europene. La 5 mai 2020 sosește la Oradea primul tramvai Astra Imperio BH, tot cu podea joasă ca și modelele vieneze din dotare, ultimul exemplar al lotului fiind livrat un an mai târziu (Fig. 37). Între timp se înființează trei noi linii de tramvai: una care asigură legătura dintre Cartierul Ioșia și Pod CFR, pe același itinerar, fără transbordare (8) și două în

circuit cu un singur capăt de linie în Cartierul Ioșia (9 și 10).

După aproape 40 de ani de la inaugurarea tronsonului de la Podul Decebal la str. Corneliu Coposu, în decembrie 2021 se dă în folosință o nouă porțiune – prima construită după Revoluția din 1989 – de-a lungul pâ râului Peța, care stabilește legătura dintre Cartierul Nufărul și Calea Aradului, cu interconectarea zonei Universității din Oradea (Fig. 38). Concomitent se constituie încă două trasee, tot în circuit, având capăt de linie în Cartierul Nufărul (5 și 7).



Fig. 37. „Steaua arădeană” în apropierea remizei de tramvaie din Salca (2022)



Fig. 38. ... și o alta în serviciu pe mai noul tronson (2022)

... și altele în succedere

Din cauza unor mari investiții derulate în Centrul Civic al orașului, traseele liniilor de tramvai au fost adaptate situației, astfel încât în prezent serviciul este asigurat pe trei relații (1NS, 4 și 8)². Pe porțiunile marcate pe hartă cu linie punctată, circulația tramvaielor este suspendată, iar serviciul este garantat de două linii de autobuze (T3 și T7) aproape pe întreg intervalul de referință (Fig. 39). Planurile de viitor au în vedere realizarea unei linii spre Aeroportul Internațional, înființarea unei platforme copertate pentru tramvaie în vecinătatea Parcului Industrial din vestul orașului, precum și a extinderii liniei din acea parte până în comuna Borș.

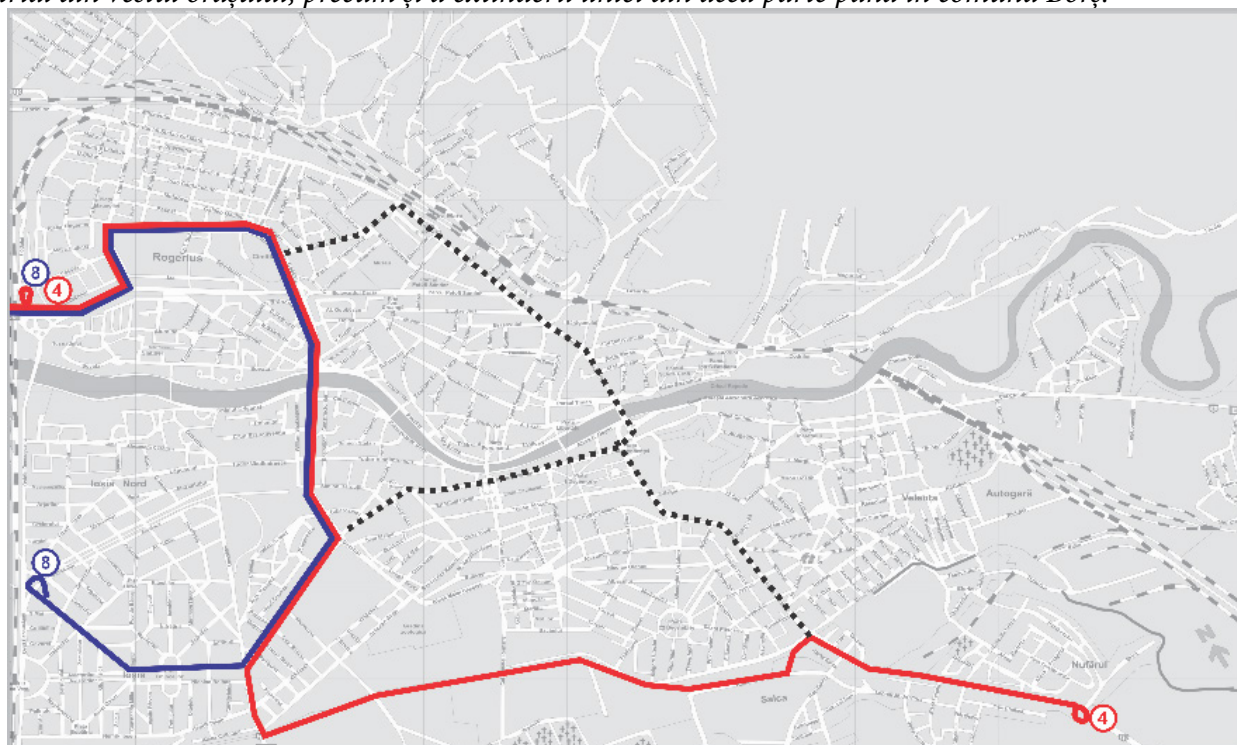


Fig. 39. Rețeaua de linii (2023)

² Linia 1NS parcurge un traseu dus-întors pe același itinerar, pe porțiunea Pod CFR - Sinteza S.A. (nemarkat pe hartă).

Un gând 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 910 ani a orașului. Trebuie să remarcăm aici și munca sârguincioasă, uneori până la sacrificiu a tuturor celor care, sub o formă sau alta, au contribuit la introducerea transportului public cu tramvaiul, la menținerea și la evoluția sa. Progresele realizate, uneori chiar și perioadele de declin din viața transportatorului, au definit în mare măsură imaginea orașului de mai multe secole, multietnic, multicultural și multiconfesional, de asemenea, au reprezentat un factor important în viața de zi cu zi a locuitorilor săi.





25



Bibliografie selectivă

1. Documente de la Arhivele Naționale din Ungaria (Magyar Országos Levéltár):

Fond Z 1602, Magyar Vasúti Forgalmi Rt. levelezése, 1931-1949;

Fond Z 1641, Nagyvárad Városi Vasút Rt., 1905-1942.

2. Colecții muzeale:

- Colecția de ilustrate a Muzeului Țării Crișurilor Oradea - Complex muzeal, Secția de Istorie

3. Presa locală:

- Bihari Napló, anul 2016

- Crișana, anii 1947-1948

- Fáklya, anul 1978

- Nagyvárad, anul 1906

- Szabadság, anii 1900-1913

4. Anuare și reviste:

- ***, Biharmegye és Nagyvárad írásban és képekben, Nagyvárad, 1912

- Városi Közlekedés, Budapest, 2011

- Indóház, Budapest, anii 2021-2022

5. Lucrări generale:

- Liviu Borcea, Mihai Apan, Gabriel Moisa, De la o stație la alta, Oradea, Editura Arca, 2006

- Ronald Hochhauser, Contribuție la o istorie a industriei de fabrică la Oradea în perioada 1848-1948, Oradea, Editura Muzeul Țării Crișurilor, 2010

- Dr. Kubinszky Mihály, Lovász István, Villányi György, Régi magyar villamosok, Budapest, Budapesti Városvédő Egyesület, 2002

- Nagy István, Páll József, Zsiros Attila, Álmában csönget egy picit, Oradea, 2006

6. Lucrări speciale:

- Hochhauser Ronald, Nagy István, Szemelvények a nagyváradai villamosközlekedés fejlődéstörténetéből, în Történeti Muzeológiai Szemle 17., Magyar Múzeumi Történész Társulat, Budapest, 2019

- Hans Lehnhart, Claude Jeanmaire, Strassenbahn-Betriebe in Osteuropa II, Villingen/Schweiz, Eisenbahn Verlag, 1977

7. Surse internet:

- <http://nagyvaradi-varosi-vasut.go.ro> (consultat la 20 martie 2023)

Fotografiile au fost realizate de Karel Beneš, Thiery Hamal, Lovász István, Nagy István, Wolfgang D. Richter, D. Trevor Rowe, Wolfgang Schreiner, Zsiros Attila și Ovi D. Pop (anii 1970-2023)

