

ISTORICUL TRAMVAIULUI CU CAI DIN TIMIȘOARA (1869–1899)

(REZUMAT)

Acum 150 de ani, în 1869, s-a dat în folosință în Timișoara tramvaiul tras de cai, care a slujit publicul călător trei decenii, până în 1899, când „caii putere” au fost înlocuiți cu motorul electric. Atunci a fost electrificată vechea linie de tramvai hipo și au fost puse în funcțiune noi linii de tramvai.

La începutul secolului al XIX-lea, industrializarea a dus la creșterea bruscă a orașelor. Transportul public se făcea cu birje, iar transportul public în comun a fost asigurat de așa numitele omnibuse (la București purtau numele de tramcar). Odată cu creșterea populației, s-a dorit crearea unui sistem de transport public mai sigur, mai rapid și mai comod. Prima încercare de introducere pe străzile unui oraș a căii ferate hipo a avut loc la New York în anul 1832. Prima linie a legat centrul metropolei de cartierul Harlem. Această cale ferată urbană a fost construită cu tehnologia căilor ferate intravilane, cu șine de cale ferată normală. Acestea nu erau îngropate în îmbrăcămintea străzii și au îngreunat circulația căruțelor. Nemulțumirea a fost foarte mare și a dus la desființarea liniei.

În anii următori s-au experimentat fel și fel de soluții. Una, care părea satisfăcătoare, a fost calea cu șină și contrașină, creând astfel un spațiu pentru rularea bandajului roților. Acest sistem s-a abandonat, deoarece nu s-a putut menține distanța dintre cele două șine, iar roțile vehiculelor deveneau deseori captive ale făgașelor îngustate. Au trecut două decenii, până când un inginer francez, Alphonse Loubat (1799–1866), care lucra la New York, a inventat și a brevetat șina cu canal. Această șină a revoluționat transportul în comun. Ea garantează dimensiunea constantă a „făgașului” (canalul și-inei), oferind condiții optime pentru mișcarea bandajului roții. Roata desigur rula fără probleme deosebite pe ciuperca șinei, dar ceea ce a fost foarte important: acest tip de șină se putea poza în pavaj sau, după generalizarea îmbrăcăminților rutiere asfaltice, în stratul de uzură, fără să împiedice circulația căruțelor. Șina a fost denumită „șina Loubat”. Pe atunci șinele au fost montate pe grinzi longitudinale amplasate sub ele, și nu pe traverse. Sistemul lui Loubat este considerat primul tramvai modern (cale ferată urbană pe drumuri publice).

Primul tramvai construit după sistemul lui Loubat a fost dat în folosință la New York, în anul 1852.

Reîntors în țara natală, Loubat a construit prima linie de tramvai a Parisului. Ea a fost dată în funcțiune în anul 1854. Este interesant că orașele de provincie din Franța nu au îmbrățișat noul sistem de transport în comun: doar la Nantes și Lille s-au construit linii de tramvai.

Mai amintim că prima linie de tramvai din Germania a fost inaugurată în anul 1865, la Berlin, iar la Viena primul tramvai tras de cai a fost deschis circulației în toamna anului 1865.

Deoarece la vremea respectivă Timișoara făcea parte din Ungaria, trebuie să primim prioritățile orașului nostru raportate la orașele Ungariei de atunci. Prima linie de tramvai tras de cai din țara de atunci s-a dat în funcțiune în anul 1866, la Budapesta. Timișoara ocupă locul întâi, fiind primul oraș de provincie care a adoptat acest sistem de transport public. Au urmat foarte repede și alte orașe: Arad tot în 1869, Szeged în 1884, Debrecen în 1887, Kassa (azi Košice în Slovacia) în 1891.

Astăzi Timișoara este un oraș de seamă al României. În Vechiul Regat, doar la București s-a construit o rețea de tramvaie trase de cai; prima linie a fost inaugurată în anul 1871. Astfel, pe teritoriul actual al României, Timișoara este primul oraș unde s-a pus în funcțiune noul sistem de transport în comun.

Prezenta carte se bazează pe documente primare, originale și pe hotărârile consiliului orașenesc al urbei de pe Bega, publicate în monitorul orașului, care la vremea respectivă purta titlul de Városi Közlöny. Rapoartele directorului Baader Henrik sunt deasemenea foarte valoroase. Monografia fostului director erudit Corneliu Miklósi, apărută în anul 1929, deși datele-mi fiind cunoscute din lucrările mai înainte amintite, mi-a fost deosebit de folositoare datorită unor fotografii și unor documente reproduse în facsimil. Din păcate piesele desenate ale proiectului nu se mai pot găsi. Ele ori au fost distruse, ori se găsesc ascunse în vreun teanc de hârtii vechi și vor fi găsite poate în viitor de un cercetător, spre bucuria tuturor aceluia care sunt interesați de istoricul tramvaiului tras de cai.

În carte am reprodus câteva hărți și schițe inedite până în prezent. Referirile și citațiile din ziarele epocii facilitează lecturarea cărții, care conține foarte multe informații tehnice.

Pentru prezentarea vieții și activității celor două personalități care au contribuit în cea mai mare măsură la realizarea proiectului (primarul Küttel și directorul Baader), am consacrat câte-un capitol separat.

Cartea, pe lângă furnizarea unei multitudini de date, dorește să fie un omagiu în amintirea aceluia care au pus temelia noului oraș modern, prin care micul oraș de provincie s-a ridicat la rangul orașelor de seamă din această parte a continentului nostru.