

Tramvaiul cu cai din Timișoara

Valul industrializării din a doua jumătate al secolului XIX-lea a adus schimbări profunde în structura urbanistică al orașului Timișoara. Această dezvoltare s-ar fi oprit însă prematur dacă nu s-ar fi găsit soluții pentru un transport urban rapid și ieftin între punctele îndepărtate a localității. Omnibusele, birjele și căruțele nu mai făceau față la cerințele crescânde, respectiv întâmpinau greutăți și din cauza drumurilor puțin carosabile.

Având ca exemplu reușita altor orașe din Europa care au optat pentru tramvaiul cu cai – primul dintre aceștia fiind Parisul încă din 1854 – conducătorii urbei noastre au optat pentru rezolvarea problemei prin aplicarea “șinei de fier” pe străzile Timișoarei, folosindu-se la început tracțiunea animală. Ca urmare, la 3 noiembrie 1867 a luat ființă o societate pe acțiuni pentru construirea unei linii ferate cu tracțiune animală, în scopul facilitării transportului de persoane și mărfuri, pe distanțele între suburbiile Fabric, Cetate și Iozefin, până la gara Căilor Ferate. Printre fondatorii societății se număra însăși primarul orașului, domnul Carol Küttel, ca președinte.

La data de 12 februarie 1868, societatea prezintă cererea – însoțită de planurile de construcție și statutele necesare – pentru acordarea concesiunii de construcție. Cererea a fost aprobată în ședința Consiliului Municipal la data de 20 februarie. Faptul că firma J.Krammer & A.Herzberg din Budapesta a prezentat o contra-ofertă pentru construcția liniei ferate urbane, s-a dovedit benefică. Societatea timișoreană a trebuit să admită modificări în favoarea orașului, cum ar fi reducerea concesiunii de la 50 de ani la 40, sau acceptul de a suporta 25 % din cheltuielile de construcție și de întreținere a podurilor peste care urma să treacă linia tramvaiului cu cai.

În luna aprilie a anului 1869, conducerea lucrărilor de construcție a liniei a fost încredințată inginerului – de origine elvețiană – Enric Baader, care a devenit și directorul societății. Mai întâi s-a executat tronsonul de linie dintre Cetate (piața Sf.Gheorghe) și Fabric (ospătăria „Regina Engleză”). Probele tehnice ale acestei porțiuni de linie au avut loc în prezența delegatului ministerului de resort în ziua de 8 iulie 1869, data la care s-a și predat circulației.



Ing. Enric Baader,

director al Tramvaielor din Timișoara

din 1869 până în 1918

Până în luna octombrie 1869 s-a prelungit acest tronson până-n piața Prințul Turcesc din cartierul Fabric, respectiv s-a realizat tronsonul dintre Cetate și ospătăria „La omul sălbatic” din cartierul Iozefin. Continuarea liniei până la gara căilor ferate din Iozefin s-a putut termina abia în anul 1871, după ce podul vechi de peste Bega a fost înlocuit. Probele tehnice ale acestei porțiuni de linie au avut loc la data de 29 septembrie 1871. Deși au mai existat câteva planuri de extindere a liniei de tramvai cu cai (spre piața Unirii, spre Calea Buziașului, spre cartierul Elisabetin, etc.), din cauza unor probleme financiare, nu s-au mai construit alte linii până la electrificarea din 1899.



Linia ferată a tramvaiului cu cai

Traseul (cu denumirile străzilor de astăzi): Gara de Nord – Str.Gării – Str.D.Bolintineanu – Podul Eroilor (ELBA) – Str.I.Văcărescu – B-dul 16 Decembrie 1989 – P-ța Al.Mocioni (Küttel) – P-ța Sf.Maria – Podul Traian – P-ța Huniade – Str.C.Telbisz – P-ța Sf.Gheorghe – Str. Proclamația de la Timișoara – Str.T.Grozăvescu – prin Parcul Copiilor – peste „Podul pentru lemne” (care nu mai există) – prin Parcul Poporului – B-dul 3 August 1919 – P-ța Romană – Str.Bonnaz – (prin curtea unei case) P-ța A.Vlaicu – Str.T.Maioreșcu – P-ța Prințul Turcesc

Primele 21 vagoane de persoane ale tramvaiului cu cai au fost procurate de la Fabrica de Vagoane din Viena, la prețul de 1.755 forinți (primele 11), respectiv 1.673 forinți (ultimele 10). Atât cutia cât și trucul acestor vagoane era din lemn, rigidizate prin corniere de oțel, iar suspensia era asigurată prin arcuri din foi de oțel. La capete aveau câte o platformă deschisă, pe unde se urca și se cobora și unde erau plasate frânele de mână cu pârghie. Lungimea cutiei a fost de 4,3 metri, lățimea de 1,9 metri, iar distanța dintre osii era de 1,9 metri. Aveau câte 16 locuri de șezut, iar iluminatul pe timp de noapte s-a asigurat cu lămpi de petrol, aplicate în tavan, la ambele capete ale vagoanelor.



Tramvai cu cai în P-ța Sf.Gheorghe
(Clădirea din dreapta este fosta Biserică a Seminarului, demolat în 1906)

Din păcate, nici un vagon din parcul tramvaielor trase de cai, care circulau odată prin Timișoara, nu s-a păstrat. În anul 1994, cu ocazia pregătirilor pentru aniversarea a 125 de ani de la punerea în funcțiune al primului mijloc de transport pe șină, s-a reconstruit pe baza unor fotografii și descrieri, un vagon pentru tracțiunea animală. Pentru a-i asigura a fiabilitate mai mare, trucul acestui vehicol este de construcție metalică – acesta fiind singura deosebire esențială față de vagoanele originale.

Tramvaiul cu cai este piesa de bază al muzeului de tramvaie din cadrul Regiei Autonome de Transport din Timișoara (B-dul Take Ionescu 56) și de regulă este “scos la plimbare” pe străzile orașului cu ocazia unor sărbătorilor însemnate din municipiu.

Mihai Illés



Tramvaiul cu cai din Timișoara
pe străzile orașului cu ocazia aniversării
a 130 de ani de la punerea în funcțiune – în 1999