

ASPECTE DIN DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI DE CĂLĂTORI ÎN BUCUREȘTI ÎN ANII PUTERII POPULARE

de ALEXANDRU CEBUC

Transportul în general ca ramură importantă a economiei naționale are ca sarcină asigurarea legăturii dintre locurile de producție și cele de consum, dintre industrie și principalele ramuri ale acesteia cât și a deplasării de la un loc la altul al călătorilor.

În România burghezo-moșierească transporturile de toate categoriile prin specificul lor reflectau caracteristicile economice și politice ale orînduirii capitaliste.

Exploatarea transporturilor sub regimul burghezo-moșieresc s-a făcut în scopul obținerii de profituri cît mai mari de către clasele dominante. Statul burghez, principalul deținător al transporturilor publice, nu a manifestat nici un interes în folosirea rațională a mijloacelor de transport. În timpul celui de-al doilea război mondial, transporturile de toate categoriile au avut foarte mult de suferit mai ales în urma bombardamentelor efectuate de aviația anglo-americană. În afară de aceasta, în timpul operațiunilor de retragere, trupele fasciste au minat o mare parte din căile ferate, instalațiile acestora, gările, depourile, podurile etc.

Pagube serioase a avut de suferit și parcul de autobuze atît din capitală cît și din restul țării. În afară de faptul că foarte multe au fost rechiziționate, o mare parte au fost avariate sau stricate în timpul războiului. Foarte mult a avut de suferit și transportul aviatic. Astfel au fost distruse aerogările cu toate instalațiile lor, iar parcul avioanelor de călători se putea folosi în proporție de mai puțin de un sfert.

După eliberarea țării noastre de sub jugul fascist, refacerea transporturilor a constituit una din sarcinile principale puse de către partid în fața clasei muncitoare din patria noastră. Conducerea Ministerului Comunicațiilor a fost preluată de P.C.R., în persoana tov. Gheorghe Gheorghiu-Dej. În cadrul conferinței naționale a P.C.R. din octombrie 1945 — s-a trasat un vast program de refacere și dezvoltare a transporturilor.

La chemarea P.C.R. lucrătorii din transporturi au desfășurat o muncă neobișnuită în acțiunea de refacere a transporturilor distruse sau avariate în timpul războiului și în special a căilor ferate.

Acțiunea de lichidare a urmării războiului a fost privată la început pentru faptul că puterea economică nu se afla în întregime în mâinile clasei muncitoare. În cadrul transportului auto din București, în afară de S.T.B., se mai găseau persoane care dețineau asemenea mijloace de transport, taximetre și autobuze în interiorul capitalei, iar pentru legătura orașului cu comunele apropiate cât și cu anumite localități din țară, proprietarii particulari ce făceau serviciile cu aceste autobuze speculau la maximum populația.

Pentru înlăturarea acestor speculanți, care s-au manifestat mai vădit între anii 1944 — 1946, ca urmare a situației create de război, în anul 1946 se înființează Regia Autonomă a Transporturilor cu Autovehicule (R.A.T.A.), în cadrul Ministerului Comunicațiilor.

Parcul inițial al acestei întreprinderi de stat a fost de 202 autobuze și 500 autocamioane (în întreaga țară) apoi, în anii următori s-au completat treptat prin import din țările socialiste.

Începînd cu anul 1947, după ce în general fuseseră refăcute căile ferate, se întocmesc primele studii privind aplicarea unui plan de dezvoltare pe o durată lungă în toate sectoarele de activitate.

Cucerirea întregii puteri de către clasa muncitoare la 30 decembrie 1947 a creat posibilitatea smulgerii din mâinile capitaliștilor la 11 iunie 1948 a principalelor mijloace de producție și trecerea lor în mîna clasei muncitoare. Naționalizarea a dus la înlăturarea principalelor piedici în acțiunea de refacere a întreprinderilor.

Și întreprinderea de Transporturi București cunoaște o puternică dezvoltare după actul naționalizării de la 11 iunie 1948, întreaga preocupare fiind îndreptată spre publicul călător, spre oamenii muncii ce trebuiau transportați în bune condițiuni.

Mijloacele de transport din capitală, au încetat să mai fie surse de exploatare și câștig ale unui grup restrîns de capitaliști, ele devenind proprietatea statului, bun al întregului popor.

Față de nevoile mereu crescînde ale clasei muncitoare, prin dezvoltarea necentenită a industriei, populația orașului București devenind din ce în ce mai numeroasă, statul democrat-popular, a arătat o preocupare deosebită pentru dezvoltarea mijloacelor de transport. În anii puterii populare s-au construit fabrici și secții specializate pentru producția de mașini printre care autocamioane, autobuze, troleibuze etc.

În orașul București mobilitatea a crescut de la 451 de călători pe cap de locuitor zi an în 1948, la 646 călători pe cap de locuitor zi an în anul 1960¹⁾.

În urma acestui fapt nevoile de transport în orașul București au crescut continuu, iar ca urmare a modernizării capitalei, a acțiunilor de sistematizare prin scoaterea din centrul capitalei a tramvaielor, a apărut necesitatea modernizării mijloacelor de transport, troleibuzul și autobuzul bucurîndu-se de prioritate, jucînd un rol din ce în ce mai însemnat în transportul orașenesc.

În cadrul întreprinderii de Transporturi București, atenția deosebită a fost îndreptată asupra cererilor publicului, pe organizarea și funcționarea serviciilor după norme bine studiate, pe folosirea a tot ce știința și tehnica înaintată pune la dispoziția muncitorilor pentru ușurarea și îmbunătățirea muncii.

¹⁾ I. Malcoci și G. Frăsinel, *Vehiculul pe pneuri în transportul în comun orașenesc* în *Revista Transporturilor*, vol. VIII, nr. 6, 1961, p. 266

După această perioadă a început acțiunea de redresare a parcului mijloacelor de transport care a crescut an de an. Desfășurarea cu succes a industrializării socialiste a determinat creșterea continuă a transporturilor.

Reutilizarea tehnică a transporturilor a fost posibilă datorită dezvoltării rapide a industriei grele, care a furnizat locomotive cu aburi, vagoane moderne de mare capacitate pe două și patru osii, nave, avioane utilitare, autocamioane de diferite tipuri, autobuze, troleibuze, vagoane-motoare și remorci de tramvaie de mare capacitate etc.

În intervalul dintre anii 1950—1956, parcul circulant de autobuze din capitală a crescut treptat, de la 89 autobuze zi în 1950 la 150 autobuze zi în anul 1956, iar numărul călătorilor transportați în medie pe zi de la 93.159 la 165.032 în anul 1956.

Cerințele mari ale populației pentru deservirea tuturor cartierelor pe unde nu trec troleibuze sau tramvaie, înmulțirea numărului călătorilor pe zi ce trece, scoaterea din circulație a majorității autobuzelor învechite, a pus problema sporirii numărului de autobuze circulante de către I.T.B.

În următorii ani, 1957—1959, numărul autobuzelor crește cu peste 50. Numărul călătorilor transportați cu autobuzele a crescut în acest interval de timp de la 34.003.000 cât era în 1950, la 70.070.000 în 1959.

Punerea în circulație a troleibuzelor în capitală, a reprezentat un fapt de o importanță deosebită în completarea celorlalte mijloace de transport. Avantajul troleibuzului față de celelalte mijloace de transport este acela că realizează economii serioase de combustibil lichid, posibilități rapide de deplasare etc. Astăzi nu se poate vorbi încă de o concurență între troleibuz și autobuz, deoarece se știe că aceste mijloace de transport se completează reciproc și că fiecare își are misiunea perfect definită în transporturile în comun.

Primele încercări de folosirea troleibuzelor în țara noastră au fost făcute în orașul Sibiu în anul 1904. Dar după o perioadă de numai 3 luni de funcționare, s-a renunțat la „omnibuzul electric”, cum i se spunea pe atunci troleibuzului.

Prima exploatare organizată cu troleibuzele în România a început la Timișoara în anul 1939. Ulterior, după ce-l de al doilea război mondial, în urma naționalizării principalelor mijloace de producție, a fost pusă în funcțiune în București prima linie de troleibuze pe traseul Piața Victoriei—Hipodrom, construită cu materiale de import.

Prin grija P.M.R., la dispoziția oamenilor muncii din capitală an de an au fost puse în circulație noi mijloace de transport în comun. Întreprinderea de Transporturi București, în intervalul dintre anii 1950—1961, a fost dotată cu noi mijloace de transport puse la dispoziția oamenilor muncii. Dacă în 1950 I.T.B. punea în medie pe zi în circulație 844 tramvaie, în anul 1961 a ajuns la 1.328,2 tramvaie pe zi. Aceiași creștere se poate observa și la autobuze, când în 1950 erau în circulație 89 iar în 1961 — 316,6 autobuze zi, troleibuze de la numai 3 în 1950 ajungând în 1961 la 120,6 pe zi, în circulație.

Cu toate că numărul mijloacelor de transport a crescut, fapt ce duce la aglomerarea arterelor de circulație, totuși viteza de exploatare a crescut și ea. Astfel, la tramvaie dacă în 1950 viteza de circulație era de 11,8 km. pe oră, în anul 1961 ea ajunge la 13,9 km. pe oră. La autobuze de la 11,5 km. pe oră în 1950, se ajunge la 15,2 km. pe oră în 1961, iar la troleibuze de la 8 km. pe oră în 1950, se ajunge în 1961 la 14,5 km. pe oră.

Concomitent cu creșterea numărului vehiculelor și datorită punerii în circulație a unor mașini noi de calitate superioară, la nivelul tehnicii mondiale, se observă o creștere vertiginoasă și în ceea ce privește numărul de km. parcurși.

De la 60.528.000 km. în anul 1950, tramvaiele au parcurs în anul 1961—120.825.000 km. De la 6.608.000 km. parcurși în 1950, autobuzele au parcurs în 1961 un număr de 27.882.000 km. iar troleibuzele de la 146.000 km. în anul 1950, au ajuns să parcurgă în anul 1961 un număr de 10.105.000 km.

Din comparația acestor date se poate foarte ușor desprinde uriașa dezvoltare pe care au luat-o mijloacele de transport din București în anii puterii populare.

Preocuparea de îmbunătățirea continuă a gradului de deservire a populației a dus la sporirea neîncetată a parcului de mijloace de transport — tramvaie, autobuze, troleibuze, acestea ca urmare a creșterii neconținute a numărului de călători.

În anii puterii populare au fost introduse noi tipuri de mașini, fapt ce a dus la creșterea numărului de vehicule în circulație.

Comparativ cu anul 1938, are loc o puternică creștere a mijloacelor de transport, a numărului de călători transportați cât și a coeficientului de mobilitate care în anul 1962 atinge cifre deosebite.

1. Nr. vehiculelor în inventar	1938	1948	1962
tramvaie	698	911	1442
autobuze	589	530	604
troleibuze	—	—	252
taximetre	—	—	364
2. Călători transportați	183 574	446 829	692 959
autobuze	86 426	23 309	198 231
troleibuze	—	1 001	77 474
3. Coeficientul de mobilitate	303	451	790

Toate prelungirile de linii, tramvaie, autobuze, troleibuze au fost îndreptate spre cartierele mari industriale, în care lucrează mii de muncitori, cartiere care înainte de 23 August 1944 erau cu totul lipsite de orice mijloace de transport, așa cum erau spre exemplu uzinele foste Malaxa (23 August), bulevardul Armata Poporului etc.

Înainte de 23 August 1944 condițiile în care se călătorea la periferia capitalei erau deosebit de grele, mai ales în cartierele lipsite de orice mijloc de locomoție și unde locuitorii cartierului sau lucrătorii ce mergeau la întreprinderile de la periferia capitalei — trebuiau să facă drumul pe jos.

Un muncitor cazangiu de la uzinele „23 August“ ne dă următoarea relație privind felul în care venea la uzină :

„Ca să pot ajunge la timp în uzină, în urmă cu vreo 20 de ani, mă sculam cam pe la ora 3, trei și jumătate. Până la Sebastian, în Calea Rahovei, de unde luam tramvaiul 15, aveam de mers vreo doi kilometri. Schimbând trei tramvaie ajungeam în sfârșit la bariera Vergului și de acolo, ține-te firtate, până la Malaxa în marș forțat vreme de aproape un ceas și orbecăind vara prin praf gros până la glezne, toamna prin noroaie și băltoace, iarna prin troieni de zăpadă — ajungeam la atelier doborât de oboseală. Târziu, după-amiază, după 10 — 12 ore de muncă repetam drumul făcut dimineața. Era un chin de care mă cutremur aducându-mi aminte. Ce-i păsa lui Malaxa,

ce le păsa stăpînitorilor de acum 20 de mii de muncitori se chiniau zilnic cu kilometri prin zăpadă, noroi sau praf? Ce le păsa primarilor țărăniști sau liberali că muncitorii nu au mijloace de transport spre fabrici sau că drumurile periferiilor ajunseseră maidane pentru depozitat gunoaiile? Ei se plimbau cu mașinile și doar prin centru¹⁾.

În anii puterii populare miile de muncitori de la uzinele „23 August“, „Republica“, „Ciment București“, „215 Instalații“ și „Industria Optică Română“, care folosesc tramvaiele 23 și 27, ne referim la porțiunea b-dul Munciei — sînt cei mai în măsură să aprecieze importanța introducerii mijloacelor de transport înspre locurile de muncă. Periferia orașului a fost împinșită cu noi linii de tramvaie și autobuze. Astfel, tramvaiul 14 merge pînă în comuna Militari, tramvaiul 10 pînă la Chitila, tramvaiul 13 pînă la stăvilarul Ciurel, tramvaiul 24 pînă la Dămăroaia, tramvaiul 18 pînă la B-dul Ion Sulea, tramvaiul 29 pînă la Combinatul de cauciuc Jilava, tramvaiul 5 pînă la lacul Floreasca, tramvaiul 15 pînă la șoseaua Măgurele etc.

În scopul satisfacerii permanente a nevoilor oamenilor muncii din capitală de a avea la dispoziție mijloace de transport confortabile, muncitorii, tehnicienii și inginerii de la întreprinderea de Tramvaie București au îmbogățit permanent harta cu traseele tramvaielor, autobuzelor și troleibuzelor care străbat capitala în lung și lat.

Aparent alcătuirea hărții traseelor de tramvaie pare la prima vedere un lucru simplu, de vreme ce ne-am obișnuit cu păienjenșul liniilor, cu stațiile, cu punctele terminus.

Zeci de specialiști de la I.T.B. au studiat vreme îndelungată, au parcurs străzile și bulvardele, au cercetat amănunțit cerințele pentru ca oamenii muncii să poată beneficia de o rețea de tramvaie care să lege în chip ingenios și practic cartierele, punctele industriale, gările, centrele școlare, așezămintele sanitare, locurile de recreație și odihnă, stadioanele și sălile de spectacole. Alte zeci de specialiști și muncitori de diferite profesii, au tradus în fapt rezolvările teoretice.

Transportul de călători orașenesc a devenit în anii puterii populare mai rapid, mai ieftin și mai confortabil. Dacă în anul 1950 lungimea totală a traseelor mijloacelor de transport în București era de 375,8 km, prin acțiunea de extindere a acestor trasee în toate părțile orașului în 1961 s-a ajuns a fi în funcțiune trasee totalizînd 637,3 km, ceea ce reprezintă aproape distanța de la Constanța la Cluj.

Pe cele 25 linii de tramvai care circulă pe trasee în lungime de 260 km (50 realizați în ultimii 18 ani), 38 de linii de autobuze, care străbat orașul pe o lungime de 340 km și 8 linii de troleibuze în lungime de aproape 90 km. cale dublă, se efectuează zilnic în medie 2.700.000 călătorii.

Parcul de transport în comun a parcurs în anul 1962 un număr de vehicul-km de 3,5 ori mai mare decît în anul 1948, ceea ce echivalează cu 14 ocoluri zilnice în jurul pămîntului.

La sfîrșitul anului 1954 s-au introdus în capitală taximetrele de stat. Acest fapt face ca populația să nu mai fie speculată de diferiții proprietari de taximetre, care pentru a transporta rapid pe orice cetățean ce avea nevoie să ajungă mai repede la o gară sau în diferite părți ale orașului, îi percepea o taxă deosebit de ridicată. Dacă în anul 1954 ele erau numai 17 la număr, în anul 1962 s-a ajuns la cifra de 397.

¹⁾ Muncitorul I.T.B., an XI, nr. 225 din 15 sept. 1959, p. 4.

Problema sistematizării capitalei în care desigur se include și rectificarea rețelei stradale prin lărgirea părții carosabile și reprofilarea acestora, a impus modificări în rețeaua actuală a liniilor de tramvai. Pentru asigurarea trăinicieii și a unui timp de folosire cât mai îndelungat al căilor de rulare, specialiștii întreprinderii de Transporturi București au conceput metode noi de construcții. Montarea șinelor pe platforme de piatră spartă și traverse de beton, constituie un pas important pe drumul atingerii unui nivel tehnic superior în construirea liniilor de tramvaie. Atelierele Centrale I.T.B. din șoseaua Ștefan cel Mare în trecut folosite numai pentru întreținere, au fost profilate pentru întreținerea parcului existent al tramvaielor cât și la confecționarea de vehicule noi. Iar ca urmare a directivelor trasate de cel de-al II-lea Congres al P.M.R. cu privire la ridicarea nivelului transportului în comun, I.T.B. a reorganizat și modernizat atelierele centrale.

Dotarea acestor ateliere cu utilaj de înaltă productivitate, a făcut posibilă să se treacă la transformarea și modernizarea vechiului parc, la construcții de noi vagoane de mare capacitate, cu caracteristici tehnice moderne, la dublarea puterii de tracțiune a motoarelor, la construcții de vehicule speciale.

În afara lucrărilor de reparații și modernizări, muncitorii din atelierele centrale au contribuit la îmbunătățirea transportului orașenesc, construind numeroase vagoane-remorci, troleibuze, vagoane basculante și de mare capacitate, autoturnuri moderne, diferite mașini și utilaje etc.

În cadrul întreprinderii de Transporturi București, având loc o creștere neîncetată a numărului de tramvaie, ca urmare a măririi rețelei de transport, s-a simțit nevoia să se mărească atât vechile depouri cât și să se construiască altele noi. Datorită acestor rezultate a fost nevoie ca I.T.B. să se reorganizeze în gospodării chibzuite. Astfel, fiecare din depourile de tramvaie pe care le are I.T.B.: „Ștefan cel Mare“, „Șerban Vodă“, „Ilie Pintilie“, „Bucureștii Noi“, „Panduri“, „Dudești“, și „Splaiul Unirii“ au devenit gospodării chibzuite.

S-au construit și amenajat baze de garare și întreținere pentru autobuze, troleibuze și taximetre, la Floreasca, Vasile Lascăr, Șerban Vodă, Băneasa, Vatra Luminoasă, Șoseaua Nordului etc.

În anii puterii populare la I.T.B. a existat o preocupare deosebită pentru îmbunătățirea condițiilor de trai ale salariaților. Întreprinderea de Tramvaie București a asigurat muncitorilor plecarea în case de odihnă, în timpul concediului la mare și în taberele de vară din diferitele stațiuni etc.

O realizare deosebit de mare o reprezintă locuințele muncitorești. O mare parte din muncitorii și tehnicienii de la I.T.B. s-au mutat în apartamente moderne, confortabile, în blocurile „Lacul Tei“, „Grozăvești“, „Garofița“, „Pantelimon“, și altele, construite din fondurile întreprinderii.

Toate aceste realizări de care se bucură din plin și muncitorii din transport au fost posibile datorită politicii dusă de Partidul Muncitoresc Român pentru satisfacerea nevoilor materiale și culturale mereu crescînde ale oamenilor muncii din patria noastră.

Construcțiile uriașe ce se realizează în anii înfloritori ai socialismului în București, aduc după ele dezvoltarea transporturilor de călători în scopul satisfacerii nevoilor mereu crescînde ale oamenilor muncii pentru legarea centrului orașului cu diferitele zone industriale sau de locuințe ridicate în diferite cartiere ale orașului.