

# O ÎNCERCARE DE MODERNIZARE A CRAIOVEI DIN VREMEA CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL: SERVICIUL DE TRAMVAIE ȘI TROLEIBUZE

ȘERBAN PĂTRAȘCU

În anul 2007 se împlinesc două decenii de când, pe străzile Craiovei, traversând orașul de la un capăt la altul, circulă tramvaiele.

Inițiativele municipalității, privind introducerea acestui mijloc de transport, pornite din dorința de modernizare a Craiovei, datează însă, de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea. Este perioada în care, rând pe rând, primari vestiți precum Ulysse Boldescu și Nicolae P. Romanescu, sau succesorii lor M. Quintescu și C. M. Ciocazan, încearcă fără succes, rezolvarea „chestiunii tramvaielor”<sup>1</sup>. Motivele nereușitei lor au fost dintre cele mai diverse: de la falimentul băncii care urma să finanțeze proiectul ori neînțelegeri cu concesionarii, privind termenul de exploatare a rețelei, până la refuzul societății germane care răspundea de iluminatul electric, de a furniza energia necesară funcționării tramvaielor.

Oarecum surprinzător, demersurile sunt reluate cu și mai mare hotărâre chiar în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale, reușindu-se constituirea unui serviciu de tramvaie și troleibuze. Dar, tramvaie pe drumurile orașului, craiovenii tot nu vor vedea. Ba mai mult, noul serviciu se va dovedi extrem de costisitor iar după desființarea sa de către sovietici, Craiova va fi lipsită vreme îndelungată de orice fel de mijloc de transport în comun.

## I. Captura de război: tramvaie și troleibuze deteriorate.

Împrejurări favorabile au stat la baza deciziei primăriei craiovene. Mai întâi trebuie subliniat faptul că, deși războiul era în plină desfășurare, viața economică și socială a urbei continua nestingherită. „Craiova – spunea primarul – este singurul oraș avantajat din țară în care activitatea este neîntreruptă, spectacolele deschise, piața abundentă”<sup>2</sup>.

Odată cu numirea unui nou edil, în persoana generalului Dumitru B. Popescu<sup>3</sup>, se intensifică eforturile administrației locale privind salubritatea

---

<sup>1</sup> Pentru toate aceste încercări vezi pe larg Mitu Andreescu, *Chestiunea tramvaielor la Craiova*, Craiova, Tipografie – Legătorie de Cărți F. Constantinescu, 1911, 37 p.; lucrare prezentată de Ion Pătrașcu în *Almanah '98. Fundația Scrisul Românesc*, Craiova, Editura Ausrom, 1998, p. 218-219.

<sup>2</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. II, nr. 11, 1 septembrie – 15 septembrie 1941, p. 8-9.

<sup>3</sup> Primar al Craiovei în perioada 1 aprilie 1942 – 9 octombrie 1944, când este arestat, alături de alte oficialități locale, de către trupele NKVD-ului care ocupaseră orașul (cf. *Misiunile*

municipiului, repararea și pavarea străzilor, realizarea unui plan de sistematizare. De asemenea, primăria se arată preocupată de dezvoltarea unor servicii proprii, care să-i asigure acele utilități ce până atunci erau contractate de la diferiți furnizori. Astfel, deoarece primăria avea nevoie anual pentru construcțiile sale de două milioane de bucăți de cărămidă, primarul dispune înființarea unei cărămidării „care să procure cărămidă mai bună decât cea de mână de pe piață și mai puțin rezistentă decât cea de fabrică”.<sup>4</sup> Tot așa, în 1942, în momentul creării Serviciului de tramvaie și troleibuze, municipalitatea reziliază imediat contractul încheiat cu firma bucureșteană care concesionase transportul de persoane în Craiova<sup>5</sup>.

Printre cei direct interesați de introducerea tramvaielor în localitate se număra și Regia Autonomă a Căilor Ferate Române. În primăvara anului 1942, Regia C.F.R. anunța primăria că, în urma înființării căii ferate Craiova – București, via Caracal, ale cărei lucrări erau în curs de desfășurare<sup>6</sup>, și care avea să transforme Craiova într-un nod de legătură important, a hotărât demararea unui amplu program de modernizare și construcție care prevedea: ridicarea unei gări moderne, a unei gări de mărfuri, precum și a unor ateliere<sup>7</sup>. În completarea acestui proiect, primăria se angaja să construiască o piață nouă în apropierea gării, iar pentru deservirea atelierelor C.F.R. să deschidă o linie de tramvai până în centrul orașului<sup>8</sup>.

---

lui A. I. Vâșinski în România. Din istoria relațiilor româno-sovietice, 1944-1946. Documente secrete, București, 1997, p. 77-78, documentul nr. 8).

<sup>4</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. IV, nr. 3-5, 1 mai – 15 iunie 1943, p. 2-3.

<sup>5</sup> Traseele pe care se desfășura transportul de persoane erau cele stabilite de ordonanța primăriei din 20 iulie 1938: 1. Bariera Calafatului – Calea Dunării – Bulevardul Romanescu – Autogara; 2. Bariera Caracalului – Calea Caracalului – strada Elena Doamna – strada Ghica Vodă – bulevardul I. G. Duca (fostă Tabaci) – Autogara; 3. Bariera Bucureștilor – Calea Bucureștilor – strada Cuza Vodă – strada Principele Nicolae – strada Negru Vodă – strada Buzești – strada Sf. Arhangheli – strada Dima Popovici – strada Unirii – bulevardul Știrbey – Autogara; 4. Bariera Amaradiei – Calea Amaradiei – strada Jianu – strada Libertății – strada 10 Mai – Autogara; 5. Bariera Severinului – Calea Severinului – strada Jianu – strada 10 Mai – Autogara; 6. Bariera Brestei – Calea Brestei – strada Libertății – strada 10 Mai – Autogara; 7. Bariera Bucovăului – Bulevardul Știrbey – Autogara (*Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. I, nr. 8, 1 august 1938, p. 74-75).

<sup>6</sup> Din cauza mersului defavorabil al războiului, în scurtă vreme, lucrările la linia ferată vor fi sistate.

<sup>7</sup> Atelierele C.F.R.-ului și gara vor fi grav avariate de bombardamentele anglo-americane din primăvara și vara anului 1944 (cf. ziarului *Situația*, an. I, nr. 33 din 19 noiembrie 1944, p. 1 și *Situația* din 18 octombrie 1946).

<sup>8</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. III, nr. 3-4, 15 mai – 15 iunie 1942, p. 2. O importantă forță de muncă urma să beneficieze de deschiderea liniei de tramvaie. Dintr-o dare de seamă a Chesturii Poliției Craiova, din 29 septembrie 1943, rezultă că în întreprinderile cele mai importante din oraș lucrau 1.698 de muncitori, în vreme ce pe șantierele C.F.R.-ului din suburbana Bordei își desfășurau activitatea circa 5.000 de oameni (cf. *Documente privind mișcarea revoluționară și democratică din Oltenia 1921-1944*, Craiova, Scrisul Românesc, 1986, p. 226, documentul nr. 180).

Semnale încurajatoare veneau și din partea Ministerului Afacerilor Interne. În vreme ce, redeschiderea teatrului craiovean era considerată drept inoportună<sup>9</sup> și, în consecință, i se refuza orice credit, pentru punerea în funcțiune a tramvaielor și troleibuzelor, ministerul își manifesta disponibilitatea de a aloca, sub formă de subvenții, fonduri substanțiale de bani<sup>10</sup>.

În aprilie 1942, o delegație de specialiști s-a deplasat în Transnistria, la Odessa, pentru achiziționarea tramvaielor, considerate de către guvernul român, alături de alte bunuri, drept captură de război<sup>11</sup>. Delegația, în ciuda faptului că tramvaiele, în număr de 13, se găseau într-o stare de degradare totală, cu șinele uzate, și neținând cont de concluziile defavorabile exprimate chiar de unul dintre specialiști, inginerul Constantinescu, întocmește un referat prin care își dă avizul pentru trimiterea lor la Craiova<sup>12</sup>. În plus, alături de tramvaie, ajung la Craiova și 7 troleibuze, tot de proveniență sovietică, aflate în diferite stadii de deteriorare. Cu toate acestea, la 10 octombrie 1942, edilul Craiovei decide înființarea „Serviciului public de transport în comun de persoane, cu troleibuze și tramvaie, acționate de curent electric”<sup>13</sup>.

Punerea în circulație a tramvaielor s-a dovedit a fi o întreprindere imposibilă. Deși, atât administrația locală, cât și Uzinele Comunale, în subordinea cărora intrase noul serviciu de transport, au cheltuit sume mari pentru repararea<sup>14</sup> lor, la aproape 15 luni de la aducerea tramvaielor în Craiova situația rămânea neschimbată. La 28 iunie 1943, inginerul I. Neaguș, directorul Uzinelor

<sup>9</sup> În 1942, Ștefan G. Boțoiu, directorul Teatrului Național din Craiova, solicită Ministerului de Finanțe un credit de 12 milioane de lei, necesar redeschiderii teatrului. Mareșalul Antonescu se opune: „N-avem nici timp și nici bani pentru asemenea întreprinderi. Facem război...” (ziarul *Drum Nou*, an. II, nr. 4 din 6 aprilie 1946, p. 2; nr. 5 din 13 aprilie 1946, p. 2).

<sup>10</sup> Încă din luna mai a anului 1942, ministerul repartizează primăriei 20 de milioane de lei pentru lucrări de investiție, din care 10 milioane cu destinația „Subvenție pentru înființarea serviciului de trolleybuze”, iar în 1943 alocă o sumă cu adevărat impresionantă: 54 de milioane de lei (cf. *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. II, nr. 3-4, 15 mai – 15 iunie 1942, p. 5; an. IV, nr. 15-18, 15 octombrie – 15 decembrie 1943, p. 2-3).

<sup>11</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. III, nr. 3-4, 15 mai – 15 iunie 1942, p. 2. De inventarierea, depozitarea și conservarea, sau evacuarea bunurilor aflate în Odessa, considerate captură de război, s-a ocupat „Serviciul de capturi și recuperare Odessa”, înființat la 1 noiembrie 1941 și care depindea direct de Marele Cartier General. Acuzat de „jaf” în procesul din luna mai 1946, mareșalul a replicat: „Nu s-a făcut nici un jaf. Era dreptul ocupantului. Ocupantul trăiește în teritoriul ocupat și acolo unde duce operațiile militare”. (Olivian Verenca, *Administrația civilă română în Transnistria 1941-1944*, ediția II-a îngrijită de Șerban Alexianu, București, Editura Vremea, 2000, p. 129-130).

<sup>12</sup> Ziarul *Liberalul*, an. I, nr. 6 din 10 februarie 1945, p. 4.

<sup>13</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. III, nr. 13-15, 15 octombrie – 30 noiembrie 1942, p. 4-5 (Decizia nr. 406 / 28413 din 10 octombrie 1942).

<sup>14</sup> Se încearcă repararea a 4 tramvaie, pentru care era prevăzută suma de 1,5 milioane de lei dar, în final, se ajunge la 9 milioane de lei (cf. *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. III, nr. 16-18, 15 decembrie 1942 – 15 ianuarie 1943, p. 2; *Liberalul*, an. I, nr. 6 din 10 februarie 1945, p. 4). Mai îndemânatici, sau poate mai norocoși, constanțenii au reușit în aceeași vreme repararea și deschiderea unei linii de transport, cu tramvaie provenite tot de la Odessa.

Comunale, recunoștea că: „În ce privește tramvaiele, ele se găsesc în reparație, întrucât ne-au fost date în stare deteriorată, necesitând reparații radicale” și propunea construirea unor ateliere și a unui garaj pentru tramvaie<sup>15</sup>.

În schimb, după un volum mare de muncă, nenumărate obstacole și un susținut efort financiar<sup>16</sup>, s-a reușit, în cursul anului 1943, punerea în funcțiune a troleibuzelor. Lucrările au implicat: executarea instalațiilor rețelei de troleibuze (180 de stâlpi metalici, ancoraje, macaze fixe și automate ș.a), construirea unui depou, pavarea cu piatră cubică și întreținerea străzilor pe unde urmau să treacă troleibuzele (Bulevardul Carol I), exproprierea de terenuri<sup>17</sup>. În vară (iunie și iulie) s-au dat în folosință următoarele trasee: Centru – Gară și Centru – Parc. O a treia linie, la care se începuse lucrul, dar care n-a mai fost terminată, trebuia să urmeze ruta: Centru – strada Cazărmii – Spitalul Militar<sup>18</sup>. Întregul parcurs Gară – Parc cuprindea patru zone și costa, în ianuarie 1944, echivalentul a două pâini, pentru o zonă scoteai din buzunar 15 lei, în vreme ce pentru un abonament general pe itinerariul menționat, plăteai 2.000 de lei. De scutiri, nu beneficiau decât invalizii de război cu peste 80% invaliditate, iar de reduceri, numai invalizii de război cu 80% invaliditate, dar și aceștia de la caz la caz.<sup>19</sup> Craiovenii, majoritatea din necesitate – deoarece alt mijloc de transport în comun nu mai exista - iar unii dintre ei mânați, probabil, și de curiozitate, vor călători în număr mare cu troleibuzele. Mai ales, traseul Centru – Gară va aduce încasări foarte bune, în medie de 81.000 de lei pe zi<sup>20</sup>.

## II. Pașol na ... Odessa.

În toamna anului 1944, intrarea Armatei Roșii în Craiova va pune capăt exploatarea troleibuzelor, prin retrocedarea întregului material către U.R.S.S. Trimis de Stalin la Craiova, să efectueze acțiuni operative-cekiste, locțiitorul Comisarului Poporului pentru Afacerile Interne, tovarășul I. V. Serov, menționează în raportul său din 12 octombrie: „Au mai fost retrase din circulația

<sup>15</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. IV, nr. 6-9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 6. Construcția depoului pentru tramvaie, estimată la 4 milioane de lei, a fost dată în antrepriză firmei Dalla Barba and Peresutti, care începe ridicarea sa în Calea Brestei (cf. *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. IV, nr. 6-9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 3-4).

<sup>16</sup> Pe lângă subvențiile primite din partea Ministerului de Interne și fondurile proprii, primăria autorizează Uzinele Comunale să contracteze un împrumut de 20 de milioane de lei, pe termen de 40 de ani, la Casa de Credit Județean și Comunal (*Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. III, nr. 13-15, 15 octombrie – 30 noiembrie 1942, p. 5-6).

<sup>17</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. III, nr. 3-4, p. 5; an. III, nr. 16-18, 15 decembrie 1942 – 15 ianuarie 1943, p. 2; an. IV, nr. 6-9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 3-4; an. IV, nr. 10-14, 15 august – 15 octombrie 1943, p. 6.

<sup>18</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, an. IV, nr. 6-9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 6.

<sup>19</sup> Idem, nr. 19-22, 15 decembrie – 15 februarie 1944, p. 9.

<sup>20</sup> Idem, nr. 6-9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 6.

orașului Craiova și expediate la Odessa 7 troleibuze, 7 tramvaie, stâlpi de fontă, cablu electric și statui din bronz aduse de români de acolo<sup>21</sup>.

Povestea tramvaielor și troleibuzelor are un epilog neașteptat. Când toată lumea spera să se aștearnă praful peste această afacere păguboasă, când nici măcar pentru sovietici nu mai prezenta interes, Partidul Național Liberal (Brătianu) din Dolj, cuprins de un spirit vindicativ, cere efectuarea unei anchete care să stabilească vinovații. În ianuarie 1945, liberalii, prin ajutorul de primar, avocatul Nelu Sandu, adresează o întâmpinare primarului Craiovei, prin care solicită să se intervină de urgență la Ministerul de Interne „pentru delegarea unui inspector administrativ cât și unul financiar care să verifice gestiunea tuturor serviciilor Primărie, cu începere de la 1 ianuarie 1938 până în prezent și în special la Uzinele Comunale, spre a se ști cine a fost inițiatorul aducerii troleibuzelor, cine le-a adus, ce material a adus și ce materiale s-au restituit URSS, pentru a se vedea cât a costat Municipiul Craiova acest capriciu al foștilor conducători<sup>22</sup>. Deoarece primăria nu dă curs cererii lor, liberarii își exprimă indignarea: „Cum este cu puțință ca, 6 luni după răsturnarea Dictaturii, oamenii lui Antonescu să ocupe și azi cele mai înalte funcțiuni?”<sup>23</sup>. Lucrurile nu se opresc aici. În februarie 1945, probabil în urma unor investigații proprii, P.N.L. acuză direct conducerea Uzinelor Comunale de „furtul tramvaielor, săvârșit pe baza referatului expres” al acesteia, în timp ce, răspunzător de aducerea troleibuzelor la Craiova, este găsit generalul Constantin (Picky) Vasiliu, fost primar al orașului (1938-1940), a cărui „fantezie” a costat municipalitatea 220 de milioane de lei<sup>24</sup>. Enorma sumă vehiculată de liberali, la care se adaugă cheltuielile făcute cu încercarea de reparare a tramvaielor, construirea garajelor, precum și cele prilejuite de transportul lor de la Odessa, pare să nu fie prea exagerată. Din actele oficiale ale Primăriei reiese că numai în anii 1942 și 1943 s-au investit în jur de 100 de milioane de lei, reprezentând fonduri ale municipalității și Uzinelor Comunale, subvenții și împrumuturi<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> *Misiunile lui A. I. Vâșinski în România. Din istoria relațiilor româno-sovietice, 1944-1946. Documente secrete*, București, 1997, p. 79-80, documentul nr. 9.

<sup>22</sup> *Liberalul*, an. I, nr. 2 din 13 ianuarie 1945, p. 3.

<sup>23</sup> *Liberalul*, an. I, nr. 7 din 17 februarie 1945, p. 4.

<sup>24</sup> *Liberalul*, an. I, nr. 6 din 10 februarie 1945, p. 4; an. I, nr. 7 din 17 februarie 1945, p. 4. Înviniuirile, aduse de liberali generalului Vasiliu, sunt confirmate și de locotenent-colonelul Alexandru Badea Constantinescu, comandantul Batalionului 8 de Instrucție și Reparații Auto din Craiova: „Generalul Piky Vasiliu – comandantul Jandarmeriei și secretar de stat al Ministerului de Interne – ținu-se să-și lege și el numele de *ceva* în Craiova, și în acest scop a găsit pe cale să aducă la Craiova *troleibuze* din Odessa, a căror punere în funcție a costat bani grei din bugetul țării și al orașului Craiova, iar acum trebuiau să fie repuse în funcție acolo, fapt care a necesitat alți bani, plus cablul electric care fusese cumpărat din Germania, și plus stâlpii de susținere”. (Alexandru Badea Constantinescu, *Labirintul Terorii*, ediție îngrijită de prof. dr. Toma Rădulescu, Craiova, Editura Sim Art, 2006, p. 48).

<sup>25</sup> *Buletinul Oficial al Municipiului Craiova*, din anii 1942, 1943 și 1944.

Desființarea Serviciului de tramvaie și troleibuze îi lasă pe craioveni fără nici un mijloc de transport în comun. În condițiile în care, rușii rechiziționează, confiscă sau pretind în contul Armistițiului, orice fel de autovehicul<sup>26</sup>, problema transportului va rămâne nerezolvată vreme de câțiva ani.

N-au lipsit însă încercările. În noiembrie 1944, într-unul din ziarele locale<sup>27</sup>, apărea știrea privind intenția unui mare grup industrial suedez de a înființa o linie de tramvai cu cai la Craiova; iar în martie 1946, Regia Autonomă a C.F.R., după ce inițial acceptase să asigure transportul de persoane în oraș cu mașini importate din U.R.S.S. (sic!), își declină competența<sup>28</sup>. Abia în septembrie 1946, un întreprizător, Alexandru Păsat, pune în circulație 4 autobuze pe distanța Centru – Gară, cu plecarea din fața hotelului New York<sup>29</sup>.

În concluzie, vechiul deziderat al edililor craioveni nu s-a putut îndeplini nici de această dată. Vor trebui să mai treacă 45 de ani, pentru ca tramvaiele mult dorite să circule pe străzile Craiovei.



<sup>26</sup> Au fost preluate din România de către sovietici, autovehicule reprezentând 86% din parcul total (cf. Mihail Romniceanu, *Zece luni în Guvernul Groza*, București, Editura „Jurnalul Literar”, 2003, p. 45). Lucrurile se petreceau, de regulă, în felul următor: „La toate barierele orașelor și la nodurile principale de comunicare, s-au instalat posturi militare sovietice pentru controlul autovehiculelor, care confiscau fără nici o formă legală orice autovehicul care li se părea lor că nu este în regulă. Fiecare ostaș sovietic dorea să aibă o mașină personală și de aici abuzurile erau formidabile” (Alexandru Badea Constantinescu, *op. cit.*, p. 39).

<sup>27</sup> *Situația*, an. I, nr. 42 din 30 noiembrie 1944, p. 1.

<sup>28</sup> *Situația*, an. II, nr. 416 din 15 martie 1946, p. 2. Pentru remedierea situației transportului de călători intervine și presa: „Craiovenii s-ar mulțumi cu o linie principală fie și de autobuze, care să lege gara cu centrul și parcul Romanecu” (*Situația*, an. II, nr. 532 din 8 august 1946, p.1).

<sup>29</sup> *Drum Nou*, an. II, nr. 22 din 29 septembrie 1946, p. 2.



## **AN ATTEMPT TO MODERNIZE CRAIOVA DURING THE WORLD WAR II: THE TRAMS AND TROLLEY BUSES SERVICES**

*(Abstract)*

At the end of the 19<sup>th</sup> century and the beginning of the 20<sup>th</sup> century, the municipal council was trying to modernize the town by setting up a tramway service. Its efforts remained vain because different reasons.

In April 1942, trams and trolley buses – considered war capture – were brought from Odessa. Several months later, the mayor of Craiova decided to set up tramway and trolley buses services. Although lots of money is spent with their repair, the trams were much damaged and could not be made functional. The trolley buses service functioned between 1943 and 1944 on one of the main ranges of the city.

In the autumn of the year 1944, the Red Army arrived in Craiova. The trolley buses service was eliminated and the trams and the trolley buses were sent back to Odessa.

Only in 1987, at almost a century from the first tries, it will be opened a new tramway line in Craiova.

*Key words:* tramway, modernization, II<sup>nd</sup> World War, Craiova.