



FERESTRE ÎN TIMP

ISTORIA TRANSPORTULUI PUBLIC

ÎN MUNICIPIUL CONSTANȚA

PETRICĂ MIU

PETRICĂ MIU

FERESTRE ÎN TIMP

ISTORIA TRANSPORTULUI PUBLIC
ÎN MUNICIPIUL CONSTANȚA

Concepție grafică : www.groovehour.com
Fotografie: Dragoș PAIU
Foto coperta : Constanța Poarta 2, Mihai STOIAN

Cartea nu ar fi apărut fără sprijinul domnului Dumitru Coiciu director general al Regiei Autonome de Transport în Comun Constanța, care a susținut încă de la început acest proiect. Recunoștința noastră se îndreaptă deopotrivă către Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Constanța, și către angajații RATC care au oferit fotografii personale pentru realizarea acestui album.

Tuturor multe mulțumiri!

Autorul.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

PETRICĂ MIU

FERESTRE ÎN TIMP

ISTORIA TRANSPORTULUI PUBLIC
ÎN MUNICIPIUL CONSTANȚA

EDITURA BOLDAȘ
CONSTANȚA, 2009

Cuvânt înainte

Peisajul tomitan a evoluat schimbându-și paleta arhitecturală și datorită intervenției mijloacelor de transport public de la „medievalele” trăsurile trase de cai și până la autobuzele moderne de astăzi. În acest sens, domeniul transportului în comun capătă sensuri nebănuite și se înscrie polivalent în cultura și civilizația tomitană inedită prin aspectul mozaical al comunităților care au conviețuit armonios atâtea secole, în strategia politică de dezvoltare a unei zone importante a țării și în istoria spațiului dintre Dunăre și Marea Neagră. Progresul tehnic în sistemul transportului în comun, cucerind tumultos societatea, înregistrează permutații în gândirea comunității, stimulează imaginația perspectivei, creează imperios necesitatea unui acord cu lumea largă europeană.

Prezentul studiu documentar oferă lectorilor informații despre istoria schimbărilor în transportul public, marcată de reacțiile diverse pro și contra în fața noutăților, de impactul asupra societății. Cuprinzând o perioadă îndelungată, depășind un secol (1906 - 2008), lucrarea expune ca într-o peliculă imaginile și eforturile specialiștilor din drumul sinuos al acestui domeniu. Comparativ cu dinamica fenomenului din vremea noastră, a celor din mileniul al treilea, ritmul înregistrat în istoria activității transportului public a fost mult mai lent și de aceea implementarea accesibilă nu a stârnit inadaptarea la nou.

Cartea își propune să-l transforme pe cititor, printr-o metodă subtilă de a gândi dincolo de text, într-un călător în timpul trecut, pentru a înțelege că schimbările rapide din existența noastră determină o altă atitudine față de viitorul omenirii. Pentru a conștientiza complexitățile viitorului, este necesar să parcurgi filele trecutului.

Majoritatea studiilor despre istoria unui domeniu au fost scrise cu scopul de a lumina prezentul, însă în condițiile când ziua de astăzi devine atât de rapid trecut față de un mâine, când performanțele tehnologiei moderne transformă clipele în timpul trecut, un asemenea demers are menirea de a-l iniția pe lector în meandrele schimbării.

Îmbinând viziunea unui trecut printr-un demers retrospectiv cu actualitatea și dinamica viitorului prefigurat, lucrarea se înscrie în patrimoniul cultural al meleagurilor de la țărmul Mării Negre.

Dincolo de aspectul documentar, cartea este și un simbol omagial adus celor care au contribuit la dezvoltarea și modernizarea transportului public constănțean.

Prof. univ. dr. Marian Cojoc

PARTEA I

DIALOG TRECUT - PREZENT

CAPITOLUL I

ÎNCEPUTURILE CĂILOR FERATE ÎN DOBROGEA

Municipiul Constanța este astăzi unul din cele mai importante centre economice și culturale din România.

„Înfloritor în perioada romană, după căderea Constantinopolului și ocuparea Dobrogei de către turci, cetatea și portul cad în ruină, tot comerțul pe mare fiind acaparat de Imperiul otoman. Pe la mijlocul secolului al XIX-lea, apare interesul companiei engleze Societatea Anonimă a Căilor Ferate Dunăre-Marea Neagră și a «Portului Constanța», pentru colectarea și exportul grânelor aflate din belșug în Câmpia Română.

Pentru transportul lor societatea hotărăște să ceară concesiunea unei căi ferate de la Cernavodă la Constanța și amenajările necesare în Portul Constanța. În acel timp, Portul Constanța avea un mic bazin de aproape 4 hectare și o adâncime de 5,2 metri, iar spațiile de depozitare erau mult prea mici în raport cu recoltele de cereale din Principatele Unite. Elementul care a hotărât construcția acestei linii a fost nesiguranța la gurile Dunării datorată fie înghețului, fie conflictelor militare, care în cele mai multe cazuri închidea circulația navelor pentru perioade îndelungate¹. Pe lângă dovezile arheologice, care atestă clar că orașul (sub denumirea de Tomis, fondat de coloniștii greci din Milet) exista la mijlocul secolului al VI-lea î.Hr., se păstrează și primele mărturii scrise ale istoricilor antici din secolul III î. Hr., atât în izvoarele literare, cât și în inscripții. Mărturie stau descoperirile arheologice făcute în zona peninsulară a orașului: Edficiul Roman cu Mozaic, care datează din sec. IV – VI d. Hr., Complexul arheologic din Parcul Catedralei, Termele Romane, care datează din secolele III – VI p.Hr., Bazilici antice, sec. V – VI p. Hr. Primele încercări de cucerire ale romanilor în Pontul Euxin (71 – 61 î. Hr.), nu au avut stabilitate. Consolidarea stăpânirii romane are loc în perioada dintre expediția lui M. Licinius Crassus (29 -28 î. Hr.) și domnia lui Traian. Odată cu secolul al II-lea p. Hr., prosperitatea coloniei milesiene este evidentă. Aici își avea reședința un „comandant al țărmului” cu atribuții militare, administrative și juridice. Tot aici își petrece surghiunul poetul Publius Ovidius Naso, născut la 20 mai 43 î. Hr, la Sulmona. El scrie despre „grecii din cetatea Tomis”² și despre faptul că „pământul acesta, leagăn fără început și fără sfârșit, pe care așa de adevărat ni-l înfățișează, rămâne și pentru cel ce a fost Ovidius «gazdă credincioasă»”³. Celebrul poet roman afirmă despre Tomis, că era „un oraș vestit în antichitate, care a fost metropola Scytiei pontice”⁴.

Secolul al IV-lea p. Hr., găsește Tomisul ca mare centru politic, administrativ și cultural, cu o înfățișare edilitară și arhitectonică dintre cele mai elevate. Tot în secolul al IV-lea p. Hr., apare centrul fortificat sub denumirea Constantiana, după numele dinastiei cārmuitoare, urmând ca peste veacuri acest nume să se substituie celui tradițional Tomis- așa cum dovedesc portulanele bizantine și genoveze din sec. X – XIII.

Între secolul al IV-lea și al V-lea, Tomisul este supus atacurilor goților și hunilor, iar metropola de altădată este distrusă în prima jumătate a secolului al VII-lea de avari și slavi.

În perioada dominației bizantine, prin energicul împărat Ioan Tzimiskes (969 – 976), se reactivează unele orașe de pe țărmul mării, între care și Constantiana, amplificându-se activitatea navigatorilor bizantini și apoi cu mai multă vigoare cea a genovezilor. După moartea lui Mircea cel Bătrân, Dobrogea a fost ocupată de turci. Cele patru secole și jumătate de stăpânire otomană au apăsător greu asupra populației și dezvoltării economice a provinciei, „așezările de pe litoral cunoscând perioade de decădere”⁵.

La 1457, Fra Mauro îl amintește în „Mapa mond”, drept Constanția, în portulanul spaniol al lui Domingo din același an, apare cu numele de Constantza, iar în geografia lui Mercatore (a doua jumătate a secolului al XVI-lea), cu cel de Tomi, însă harta lui Sutter de la începutul sec. Al XVIII-lea și Harta Mării Negre a lui Taitoout de Maligni (1830), consemnează numele actual de Constanța.

În timpul conflictelor ruso-turce de la sfârșitul sec.al XVIII-lea și începutul sec. al XIX-lea, Constanța a fost distrusă în repetate rânduri și pârjolită chiar mai rău decât fusese odinioară. În 1856 teritoriul românesc dintre Dunăre și Mare se afla sub dominație otomană, iar Constanța era un mic de târg de pescari săraci, cu un bazin portuar care putea adăposti mici ambarcațiuni locale și o zonă înconjurătoare slab productivă. Dacă portul ar fi fost mărit și s-ar fi construit o linie ferată care să taie Dobrogea până la Cernavodă, scurtând astfel mult distanțele și evitându-se efectele înghețului pentru navigația pe Dunăre și la bara Sulina, zona ar fi putut deveni atractivă din punct de vedere economic. Pe teritoriul țării noastre, cea de-a doua linie de cale ferată construită a fost pe distanța Cernavodă port-Constanța, având o lungime de 63 de kilometri. Începută în anul 1858, aceasta va fi finalizată la 4 octombrie 1860. Realizarea ei va fi încredințată Companiei Barkley-Stanisfort, „cu scopul de a scurta legătura dintre valea Dunării și Marea Neagră, pe care circulau, în mod deosebit, vapoarele armatorilor englezi, înlocuitorii – după secole – a genovezilor și venețienilor. Linia Kustendge-Bogazchioi (Constanța-Cernavodă), pleca chiar din portul Constanța, urca dealurile de la Murfatlar, iar de la Medgidia continua pe valea Carasu, ajungând la Dunăre în portul Cernavodă. Potrivit firmanului dat de către sultanul Abdul Medgit, constructorul avea dreptul de a administra această linie pe o perioadă de 99 de ani”⁶. Legătura dintre Dunăre și Marea Neagră, asigurată de linia Cernavodă-Constanța, a fost cea mai scurtă cale realizată vreodată între cele două localități. Pe această linie a călătorit de două ori – în 1860 și 1864 – domnitorul Alexandru Ioan Cuza mergând la Constantinopol. Această cale ferată a fost prima ce s-a

¹ R. Bellu, *Mică monografie a căilor ferate din România*, vol. IV, Ed. Publiferom, București, 1999, p. 9

² M. Popescu-Spineni, *România în izvoare geografice și cartografice*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1978, p. 26

³ *Ibidem*

⁴ O. Văleanu, I. I. Ionescu, *Dobrogea. Economică, politică, socială*, f. ed., Constanța, 1923, p. 2

⁵ ****Litoralul Românesc al Mării Negre*, f. ed., Ministerul Turismului, București, 1976, p. 46

⁶ Al. Cebuc, C. Mocanu, *Din istoria transporturilor de călători în România*, Ed. Științifică, București, 1967, p.107

construit în Imperiul otoman. Linia pleca din portul Constanța, trecea pe la marginea orașului, printr-o linie în zig zag, ajungând la gara ce se construise la marginea de apus a orașului Constanța. Linia a rămas în uz până în anul 1937, când a fost desființată. După câștigarea războiului de independență, această linie ferată va fi răscumpărată de statul român în anul 1879 și legată de restul rețelei de cale ferată din țară. Construirea acestor prime linii de cale ferată pe tot teritoriul României „a fost strâns legată de existența unor condiții economice corespunzătoare”⁷. În 1881, statul român „a devenit proprietarul unei rețele de cale ferată în lungime de 1377 kilometri pe care a exploatat-o în continuare în regie, cu personal român”⁸. Construcția podului de la Cernavodă va avea un efect pozitiv asupra intensificării circulației către și dinspre Constanța. În aceste condiții, pentru a face o legătură directă a gării din Constanța cu portul orașul trebuia să-și dezvolte mijloacele de transport în interior. Pentru podul de la Cernavodă, în anii 1883 și 1886 s-au ținut două concursuri, dar niciun proiect nu a fost acceptat. În aceste împrejurări autoritățile au încredințat această importantă lucrare lui Anghel Saligny, care ajutat de alți ingineri a finalizat proiectarea după doi ani. Fundația a fost pusă la 9 octombrie 1890, iar la 19 septembrie 1895 i s-a făcut inaugurarea. Documentul de inaugurare întocmit în dublu exemplar și zidit în portalul dinspre Cernavodă începe prin binecunoscuta frază: „Noi, Carol I...după cinci ani de muncă statornică, Dumnezeu, hărăzind țării liniște și îndestulare...am trecut pe deasupra valurilor celor două brațe ale Dunării mărețe și am bătut cel din urmă cui care a încheiat și sfârșit aceste falnice lucrări”⁹. De remarcat faptul că numele inginerului Anghel Saligny, al colaboratorilor acestuia și al celor care au trudit timp de cinci ani nu sunt amintite.

Interesul de care se va bucura provincia Dobrogea în rândul oamenilor politici români, după 1878, va fi în continuă creștere. Datorită așezării sale geografice, prin ieșirea la Marea Neagră și Gurile Dunării, Dobrogea poate deveni în foarte scurt timp una din provinciile cele mai importante din punct de vedere economic.

„Cucerirea independenței a găsit deja societatea puternic ancorată în modernizarea structurilor; în integrarea într-un anume ciclu de dezvoltare prin sincronizare, în soluționarea imperioaselor necesități economice”¹⁰.

Apare acum problema de modernizare a acestor structuri și în Dobrogea. Perioada ce a urmat, numită de Iorga de „consolidare internă și operă de creațiune națională”¹¹, este de puternic avânt în plan economic, de racordare a Dobrogei la schimbări în toate planurile pe care România le realizase deja înainte de 1877, de introducere în această provincie a structurilor administrative românești și, nu în ultimul rând, de colonizare a ei cu populație românească în zonele în care aceasta este aproape inexistentă.

Pregătirile pentru instalarea administrației românești în Dobrogea, începute încă din iulie 1878, când este trimisă în dreapta Dunării o comisie spre a examina starea morală și materială a locuitorilor provinciei și a se informa asupra sistemului de organizare a acesteia, intră în faza finală la începutul lunii noiembrie.

La propunerea lui M.Kogălniceanu se va numi comisia care va lua în primire Dobrogea, iar la 13 noiembrie 1878 sunt desemnați prefecții celor trei județe.

„Dobrogea era o zonă cu imense rezerve și posibilități, datorită în primul rând poziției geografice privilegiate pe care o deține, prin ieșirea la Marea Neagră și gurile Dunării, la răscrucea unor mari drumuri comerciale care leagă Occidentul de Orient. Guvernul României de atunci avea misiunea de a exploata aceste posibilități.

După reintegrare, în orașul Constanța și în Dobrogea a fost instituită oficial, la 23 noiembrie 1878, administrația românească în locul celei otomane, care a durat patru secole și jumătate”¹². Cel care va realiza operația de primire a dosarelor și actelor create de administrația orașului Constanța în timpul ocupației ruse, este chiar primul prefect al județului Constanța, Remus Opreanu.

Realizând o „anatomie” a societății din spațiul tomitan, de la începutul secolului XX, în studiul „Litoralul românesc la 1900”, Constantin Cioroiu și Marian Moise subliniază succint relația între transportul public și comunicații. După cum afirmă autorii, mijlocul de transport folosit erau cursele de diligențe: „în interior, funcționau curse de diligențe și trebuie să ne închipuim cum circulau ele într-o regiune unde nu existau decât drumuri naturale, ca pe vremea voiajului pontic al lui Ion Ionescu de la Brad (...). Existau curse regulate de diligențe începând de la 1880 (de trei ori pe săptămână) pe rutele: Tulcea – Isaccea – Măcin, Tulcea – Babadag – Constanța, Tulcea – Mahmudia – Cernavodă – Ostrov,



⁷ Ibidem

⁸ Ibidem, p.124

⁹ Ibidem, p.127

¹⁰ C. Botez, I. Saizu, *Acțiuni ale României după războiul de independență*, Ed. Junimea, Iași, 1988, p. 9

¹¹ N. Iorga, *Istoria românilor*, XI, București, 1939, p. 221

¹² Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Constanța (în continuare se va cita D.J.A.N. Ct.), fond Prefectura Constanța, dosar 73/1897, f. 2

Constanța – Mangalia”. (Editura Europolis, Constanța, 2001, p. 46)

Grija cu care au fost tratate toate problemele Dobrogei a făcut ca această regiune să se armonizeze foarte repede cu circuitul economic și comercial al României, să contribuie foarte serios la dezvoltarea economico-socială a țării de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea. În lucrarea sa „Dobrogea – în pragul veacului al XX-lea”, M.D. Ionescu-Dobrogeanu arată că orașul Constanța „în timp de 21 de ani s-a mărit și înfrumusețat cu o repeziciune demnă de toată lauda, nu atât conducerilor săi, cât inițiativei private. S-a construit în 1880 Bulevardul, pe țărmul Mării, de-a lungul coastei de sud; ar trebui ca cel puțin de această parte să se consolideze țărmul printr-un dig. Sub raportul stradelor trebuie să deosebim două părți; orașul vechi, cu strade strâmte, întortocheate, bine întreținute și pavate; orașul modern, cu strade drepte, largi, plantate, însă nu toate pavate și nu tocmai bine întreținute”¹³.

Pornind de la poziția geografică a Dobrogei, România avea interese deosebite în a prelua foarte repede administrarea acesteia. Astfel, portul Constanța, reprezenta un obiectiv important în viziunea guvernului român de atunci, deoarece, putea asigura comerțul internațional al României într-o proporție foarte mare, care ar duce la o dezvoltare imediată și rapidă a economiei românești.

Într-o lucrare despre orașul Constanța, Ionescu M.D. atrage atenția autorităților locale că se impune „construirea unei hale centrale pe un teren deschis, se impune azi, cu dezvoltarea ce a luat orașul, actualele barăci înconjurate de clădiri închid și viciază aerul, lăsând la o parte că prezintă un aspect ce nu corespunde de fel progreselor orașului”¹⁴.

Portul Constanța va deveni în scurt timp unul dintre cele mai importante din Europa. De altfel, imediat după revenirea Dobrogei la România, autoritățile și-au îndreptat atenția spre Constanța, astfel încât, „încă din 1883 Parlamentul Român hotărâse legarea Dobrogei de România printr-un pod peste Dunăre, care a și fost construit începând din 1890 și terminat în 1895, iar după aceasta fu terminată în 1909 construirea unui port modern la Constanța, care cuprindea o întindere de circa 60 de hectare”¹⁵.

Dezvoltarea portului Constanța, necesita în mod deosebit și dezvoltarea căilor de comunicație și a transporturilor către Constanța, dar și în interiorul orașului. Acest lucru se impunea și datorită creșterii populației orașului la începutul secolului al XX-lea.

„Transporturile constituie o latură importantă a activității omenești, având menirea să asigure în cele mai bune condiții de securitate și confort deplasarea în timp și spațiu a oamenilor și a mărfurilor, în vederea satisfacerii necesităților materiale și spirituale ale societății”¹⁶.



¹³ M. D. Ionescu-Dobrogeanu, „Dobrogea – în pragul veacului al XX-lea”, București, p. 438

¹⁴ Idem, *Cercetări asupra orașului Constanța*, Tipografia și Fonderia de Litere Thoma Basilescu, București, 1897, p. 41

¹⁵ E. Brancovici, Dobrogea, Ed. Cartea Românească, București, 1920, p. 26

¹⁶ Dan Florin Ropot, Gelu Dae, Iuliu Bardos, *Autoritatea Feroviară Română – AFER. Monografie*, București, 2004, p. 61

CAPITOLUL II

PERIOADA ÎNCERCĂRILOR (1906 - 1920)

O privire retrospectivă asupra acestui sector ne dezvăluie o activitate deosebită, care este marcată din plin în Constanța de evenimentele istorice: războiul de independență, primul război mondial, făurirea statului național unitar modern, al doilea război mondial, revoluția din decembrie 1989.

Exploatarea rețelei de drumuri a orașului Constanța, a necesitat din partea administrației locale, o activitate intensă la începutul secolului al XX-lea, pentru rezolvarea problemelor legate de introducerea iluminatului electric, concesionarea transportului în comun, pentru introducerea tramvaiului electric, în vederea asigurării unui confort sporit constănțenilor, dar și unei deplasări mai rapide și mai în siguranță în comparație cu transportul asigurat până atunci de trăsurile cu cai. Un eveniment de seamă în dezvoltarea transportului la orașe „l-a constituit folosirea curentului electric pentru tracțiune. La început, în scopul folosirii electricității pentru deplasarea vagonului de tramvai, se instala o a treia șină, pe mijlocul traseului, prin care se capta curentul, ceea ce constituia permanent un pericol de electrocutare, atât pentru oameni, cât și pentru animale. Datorită acestui neajuns, s-a căutat un nou sistem de alimentare, prin acumulatori. Dar nici acesta nu s-a dovedit a fi, practic, din cauza greutății foarte mari a acumulatorilor și a prețului deosebit de costisitor.

S-a încercat atunci să se capteze curent printr-un conductor aerian, izolat, așezat pe stâlpi, dar din cauza unor dificultăți ivite la captarea curentului (care se făcea printr-o suveică) s-a recurs la alimentarea subterană, fapt pentru care s-a construit un canal subteran din beton, unde s-a montat firul electric de contact. Dar și acest sistem întâmpina greutăți foarte mari; apa, zăpada, noroiul pătrundeau în permanență în canal și, în plus, era foarte costisitor; până la urmă, s-a revenit la soluția folosită mai înainte – cu contact aerian – aducându-se îmbunătățiri în sistemul de captare a prizei aeriene.

În aceste condiții s-a introdus în anul 1887 trolleyul. Firul aerian de contact era din aramă. Pe partea superioară a vagonului era fixată o bară (stângă), la capătul căreia se găsea o roțiță ce rula pe firul aerian. De la această roțiță, care se rostogolea pe fir, vine și denumirea de trolley.

Noul sistem de tracțiune începe să fie folosit în multe state din Europa. La sfârșitul secolului al XIX-lea se introduce și în țara noastră tracțiunea electrică la tramvaie”¹⁷.

La sfârșitul secolului al XIX-lea „comuna urbană Constanța are 62 strade (o piață și un bulevard)”¹⁸.

Cum spune M.D. Ionescu, străzile părții peninsulare sunt bine pavate (MAK-ADAM).

Străzile principale sunt:

„Bulevardul Elisabeta, construit la 1880 pe țărmul S al orașului, are o frumoasă privire la mare, frumos plantat și bine întreținut. La o extremitate se află: Hotel Carol și palatul Prințului Gr.Sturza, iar la cealaltă extremitate, sala de cură și catedrala.

Piața Independenței, debușeu stradelor părții peninsulare, pe piață se află statuia poetului roman Ovidiu.

Strada Carol I pe prelungirea N a pieței Independenței se continuă prin șoseaua Tulcea. Strada plantată în mare parte, bine întreținută. Pe ea sunt următoarele clădiri: geamia „Azizia”, Primăria, Școala Primară „Prințul Ferdinand și Principesa Maria” și Spitalul Comunal.

Strada Mangalia, în capătul căreia se află centrul comerțului de grâne”¹⁹. Evoluția principalelor componente ale civilizației – iluminatul electric, transportul în comun, canalizarea și alimentarea cu apă a orașului sunt consemnate în numeroase documente. Studiul acestora evidențiază pe de o parte, cel puțin în perioada de început, interesul și eforturile administrației comunale, pentru a da orașului aspectul modern, iar pe de altă parte disputa aprigă a diferitelor societăți străine pentru plasarea capitalului.



¹⁷ Al. Cebuc, C.Mocanu, *op.cit.*, p. 147

¹⁸ M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 40

¹⁹ *Ibidem*, *op. cit.*, p. 41

Începutul iluminatului public la Constanța, s-a făcut în anul 1897, cu 12 lămpi pe B-dul Elisabeta și în Piața Independenței (actuala Ovidiu). În 1904 Constanța era iluminată în partea de jos până la gară cu becuri electrice iar pentru restul orașului se întrebuintau lămpi reflectoare care ardeau cu ulei mineral și lămpi cu gaz lichid.

După reintegrarea Dobrogei la statul român, Constanța a fost, din an în an mai mult vizitată în timpul verii, și băile de mare mai mult căutate. Prima propunere de introducere a tramcarului pe ruta Constanța-Techirghiol și spre Băi („La Vii”), a fost luată în dezbatere de către Toma Blandu în ședința Consiliului Comunal al urbei Constanța la data de 17 februarie 1900. Pentru prima dată, transportul public de călători în orașul Constanța și în comunele suburbane s-a efectuat în anii 1905 și 1906. Avem mărturie în acest sens documentele aflate la Direcția Județeană Constanța a Arhivelor Naționale, Fondul Primăria Municipiului Constanța, care ne prezintă ca oficial pe distanța Constanța – Techirghiol în anul 1905, cursa efectuată cu tramcarul. Acesta era un vehicul cu tracțiune animală (cai sau catâri), care transportau 8 – 14 persoane, cunoscut la Londra încă din anul 1625.

Pentru înlesnirea transportului, și pe un preț mic, căile ferate pun, „în timpul verii, la dispozițiunea publicului un tren, care circulă de mai multe ori pe zi între oraș și băi. Ambarcarea se face la 4 halte în oraș și 2 la vii. În fața ultimei halte, la vii, se află parcul băilor, frumos plantat și bine întreținut, de aci o șosea în pantă cobora coasta la stabilimentul de băi”²⁰.

Primele linii de transport în comun au fost cele pe calea ferată: Palas – Constanța-Port, Constanța-Port – Canara, Oborul de vite la Anadolchioi – gară, Constanța-Mamaia și Constanța-Carmen-Sylva (prin Techirghiol).

Linia Palas – Constanța-Port este începută ca studiu în anul 1897 de serviciul de sub conducerea ing. Inspector general Ștefan Ghiorgheu ca șef de divizie, continuată și terminată construcția de către ing. șef L. Pâslă, în calitate de director al portului Constanța.

Linia Constanța-Port – Canara, este înființată în timpul construcției portului, cu o lungime totală de 21 Km (1928), și deservind interesele portului.

Linia Oborul de vite la Anadolchioi – Gară se va construi în anul 1920 și unește oborul de vite Anadolchioi cu gara, având o lungime de 5 Km. A fost construită mai

mult în scopul de a deservi depozitul de armăsari de la Anadolchioi, renumit prin organizarea de alergări anuale și expoziții ale crescătorilor de vite, la care, în nenumărate rânduri a participat și familia regală a României.

Linia Constanța-Mamaia „merge prin centrul orașului, de-a lungul bulevardului Regina Maria, până la Mamaia băi, cu o lungime de 8 km și 100 m.

Grație gustului fin al Reginei noastre Maria, care a apreciat îndeajuns frumoasa noastră plajă de la Mamaia, ce se întinde până la Capul Midia pe o lungime de 14 km, construind palatele regale de la Mamaia băi, această linie a dobândit o importanță mare”²¹. Această linie a început să funcționeze odată cu inaugurarea stațiunii la 13 august 1906.

Linia Constanța-Carmen Sylva, cu ramura Eforie-Techirghiol Sat, are 16 km + 210 și construcția ei a început în anul 1906 sub conducerea inginerului-șef Petre Paul Peretz. Din motive financiare lucrările au fost oprite când terasamentele se executaseră mai mult de jumătate. Linia trebuia să fie terminată de Primăria Constanța, care a și plătit exproprierile. Prin adresa 7329 din 6 octombrie 1911, Primăria Constanța arată Direcției Generale a CFR București că are „un mare interes de a fi legată prin o cale ferată cu Băile Techirghiol”²² și a decis ca în cazul când Direcția Generală a CFR nu va termina lucrările începute pentru calea ferată la Techirghiol, să construiască o linie de tramvai.

După primul război mondial Primăria a cedat această linie pentru a fi executată de căile ferate.

La 27 februarie 1927, generalul Mihail Ionescu, subsecretar de stat la căile ferate a inspectat această linie și hotărăște continuarea lucrărilor lăsate în părăsire la 1906. Linia a fost terminată și dată în exploatare la 5 iunie 1927.

„Binefacerile aduse sunt colosale: lumea nu mai este la discreția șoferilor și căruțașilor: sezoniștii sunt scutiți de supliciul înghițirii prafului și zdruncinăturii de pe șosea”²³.

Ca urmare a dezvoltării economice datorate activității portuare, a inaugurării stațiunii balneare Mamaia, orașul Constanța are nevoie de înființarea transportului în comun. Primăria Constanța va încheia un contract cu inginerul N.Vasilescu Karpen pentru realizarea proiectului de introducere a iluminatului și a tramvaiului electric. Hotărârea a fost luată în ședința Consiliului Comunal din 23 noiembrie 1905. Nicolae



²⁰ M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 46

²¹ George C. Măinescu, *Evoluția căilor ferate în Dobrogea de la 1877 până în zilele noastre, din punct de vedere constructiv, în Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească*, Ed. Cultura Națională, București, 1928, p. 439

²² D.J.A.N. Ct., fond Primăria Constanța, dosar 47/1911, f. 11

²³ George C. Măinescu, *op. cit.*, p. 450

Vasilescu Karpen, este un craiovean de 35 de ani, care își luase diploma superioară de licențiat în electricitate la Paris, în anul 1900, în specialitățile: fizică, mecanică, matematică, fiind și doctor în științe, al Universității Sorbona din Paris (începând cu anul 1904), cu celebra teză, „Recherches sur l'effet magnetique des corps electriques en mouvement”, susținută cu Gabriel Lippman, Henri Poincare și Henri Moisson. El este cel care a făcut și proiectul de centrală electrică și electrificare a orașului Câmpina și activitate de cercetare originală în domeniul electricității (pile electrice, pile Karpen), aerodinamică, atomistică, teorie cinetică. Opțiunea constanțenilor pentru această personalitate nu a fost întâmplătoare. Ea a fost probată și cu Anghel Saligny și cu marile societăți angajate în contractarea unor lucrări edilitare. S-a dorit să se facă lucruri performante și s-a reușit. Numai în felul acesta se explică de ce Dobrogea a percutat elitist la viața economică, socială și spirituală a României.

În urma licitației organizate de primărie pentru introducerea iluminatului electric în oraș, la care au participat „Electrica”, Societatea română de electricitate, Siemens-Schuckert, Societatea Elektricitäts Actien Gessellchafts, Vormas Kolben & CoPragVysocan, Ministerul de Interne aprobă hotărârea Consiliului Comunal de a se adjudeca lucrarea firmei Ganz din Budapesta, iar la 25 septembrie 1906 se va încheia contractul între Primăria Constanța și reprezentantul firmei, iar în octombrie același an, se încheie contractul cu Francisc Lescovar, pentru a lua în antrepriză construirea uzinei electrice. Costul instalațiilor complete (500.000 lei) s-a acoperit din împrumutul contractat (4 milioane lei), pentru aducerea apei. Mult mai târziu, în anul 1930, va lua ființă Societatea Comunală de Întreprinderi Electrice Constanța pentru exploatarea în regie a energiei electrice. Pentru a asigura transportul public era strict necesară acțiunea de pavare a străzilor. În acest sens primarul Ion Bănescu va da în antrepriză, societății The Belgian Neuchatel Asphalte Company Ltd., reprezentată de ing. V. Lupescu, executarea lucrărilor de pavaj pe unele străzi sau porțiuni de străzi din acest oraș, cu borduri de granit, iar partea carosabilă cu asfalt sau piatră cubică.

După realizarea proiectului aceste servicii urmau să fie concesionate unor societăți din țară sau din străinătate, care să aibă forță financiară pentru introducerea și dezvoltarea lor.

La 21 iulie 1906, N.Vasilescu Karpen depune la

primărie, o cerere înregistrată cu nr.51099, de „restituire a 2000 lei ce mi se cuvin, conform contractului, în urma depunerii proiectului pentru tramvai”²⁴. Câteva zile mai târziu, șeful serviciului contabilității din Primăria Constanța, face un referat către primar arătând, că „la 31 iulie anul curent fiind ultima zi pentru ordonanțarea cheltuielilor angajate din resursele exercițiului 1905/1906 și cum dl. inginer șef N.Vasilescu Karpen mai are de primit după contractul de la 1 decembrie 1905 suma de 2000 ultima rată la aprobarea proiectului de ansamblu pentru iluminatul electric și pentru tramvai am onoare a vă ruga ca această sumă să ne ordonaneze și să se consemneze pe seama comunei până la aprobarea proiectului”²⁵.

Această cerere a contabilității primăriei este făcută, deoarece prin adresa înregistrată cu nr.3775/22 iunie 1906, inginerul N.Vasilescu Karpen înaintează Primăriei Oraș Constanța „proiectul tramvaiului din Constanța și împrejurimi în dublu exemplar”²⁶.

Proiectul se compunea din următoarele piese:

1. Memoriu justificativ
2. Condițiuni de adjudecare
3. Caiet de sarcini
4. Evoluțiunea lucrărilor
5. Planul general de situație
6. Planul de situație oraș
7. Profile în lung
8. Profile transversale
9. Schema tabloului
10. Instalațiunea mașinilor
11. Planul general al clădirilor
12. Remiza vagoanelor
13. Planul funcțional
14. Planul orizontal
15. Cădere transversală și vedere în față
16. Cădere longitudinală
17. Caiet de riscuri
18. Antemăsurătoare-deviz
19. Estimațiune

Consiliul a aprobat proiectul la 22 iunie 1906 și a decis să se trimită Consiliului Tehnic Superior. Vă prezentăm în continuare conținutul memoriului justificativ: „În timpul sezonului, pentru fiecare din traiecte se prevede câte un serviciu independent:

1. traiectul Bulevardul Elisabeta – Mamaia – 8.300 metri.

Pentru a justifica înființarea, un serviciu de tramvai pe



²⁴ D.J.A.N. Ct., fond Primăria Constanța, dosar 16/1906, f. 39

²⁵ Ibidem, f. 45

²⁶ Idem, dosar 45/1906, f. 1

acest traiect trebuie să satisfacă următoarele condițiuni: să se poată transporta, chiar de la început, 1.500-2.000 de călători, într-un interval de 4-5 ore.

Traiectul să se facă în cel mult 20-25 minute.

Trenurile să se succedă la intervale de timp cât mai scurte.

Vagoanele să fie confortabile și să aibă un mers liniștit. Acest program impune alegerea calei normale și a vagoanelor, cu boghiuri, conținând 50-60 locuri și putând suporta în bune condițiuni viteza maximă de 40-50 km/oră, ce trebuie atinsă pentru a parcurge cei 8.300 metri în 20 minute, adică cu o viteză medie de 25 km/oră.

Pentru a reduce personalul și evita încrucișările prea numeroase, producătoare de întârzieri, trenurile se vor compune dintr-un vagon automotor și un vagon de remorcă putând transporta ambele 100-120 de călători. În momentul cererii maxime trenurile se vor succeda la intervale de 15 minute, se vor putea transporta astfel 400-480 călători pe oră.

În părțile frecventate ale orașului de la Bulevardul Elisabeta la strada Gării s-a admis o viteză medie de 10 km pe oră, iar de la strada Gărei, la barieră, 15 km pe oră. De la barieră înspre Mamaia s-a admis la ducere 20 km pe oră iar la întoarcere aceeași viteză afară de porțiunea în rampă pentru care s-a admis 28 km pe oră. Cu modul acesta traiectul Bulevardul Elisabeta-Mamaia va fi parcurs în 18,8 minute la ducere și în 20,1 la întoarcere, socotind 6 minute pentru manevră, urcarea și scoborârea călătorilor, un dus și întors durează 45 de minute. Acest traiect va putea deci fi deservit de 3 trenuri succedându-se la intervale de 15 minute²⁷.

Evident, o astfel de acțiune de concesionare a două servicii foarte importante într-un oraș care tinde să devină unul din cele mai importante porturi ale Europei, va atrage la licitație societăți recunoscute în România și în alte țări prin serviciile pe care le oferă deja în mari orașe. În același timp unele dintre ele încearcă să obțină concesionarea pe baza unor argumente care țin de alte criterii decât cele ale legislației în vigoare la momentul respectiv.

Societatea „Electrica”, Societate Română pe Acțiuni, fostă Lahmeyer, transmite la 5 septembrie 1906 ministrului de Interne adresa nr. 5306, în care specifică faptul că: „am luat parte la licitațiunea iluminatului cu electricitate a orașului Constanța, însă una din casele străine a fost cu suma de lei 21000 mai jos decât oferta

noastră.

Cum orașul Constanța mai are și un proiect de instalarea unui tramvai electric în oraș și cu legătură la Mamaia, subsemnata vin prin aceasta a vă face următoarea propunere:

Dacă mi se va aproba instalarea iluminatului cu electricitate în condițiunile ofertei noastre, suntem dispuși a construi și tramvaiul electric pe baza unei concesiuni pentru un termen de ani și în condițiunile ce vom conveni cu Onor Primăria Oraș Constanța.

Vă rugăm dar respectuos a spune această a noastră ofertă onor Consiliul Comunal al Orașului Constanța, spre a-și da avizul”²⁸.

Interesată fiind de introducerea tramvaiului electric în Constanța, primăria va lua în discuție acest proiect și celelalte lucrări accesorii în ședința sa din 22 iunie 1906, „lucrare întocmită de domnul inginer N.Vasilecu Karpen, potrivit însărcinării Consiliului Comunal din ședința de la 23 noiembrie 1905”²⁹.

Conform adresei nr. 2365/24.06.1906, transmisă ministrului de Interne, „tot domnul inginer Vasilescu Karpen a întocmit și planul pentru iluminatul orașului cu electricitate și care lucrare a fost aprobată de dumneavoastră, în urma avizului favorabil al Consiliului Tehnic Superior”³⁰.

Așa cum se specifică în adresă, aceste lucrări vor ajuta foarte mult la dezvoltarea orașului. „Pentru Constanța mai ales, care e așezată pe un promontor îngust și întins mult în mare, înlesnirea comunicației e imperios cerută, căci drumurile sunt peste măsură de lungi pentru mișcarea portului, a vizitatorilor și a locuitorilor noștri. Tramvaiul electric ne va înlesni mai cu seamă o comunicațiune ușoară și iute cu Plaja Mamaia, în care ne-am pus multă nădejde pentru ridicarea Constanței. Lucrarea aceasta nouă e adânc simțită și căutând s-o aducem la îndeplinire satisfacem încă una din marile cerințe ale orașului nostru”³¹.

Odată cu adresa sus - numită, Primăria Constanța va transmite ministerului, în dublu exemplar, planurile și celelalte lucrări complementare pentru instalarea tramvaiului electric la Constanța, precum și o copie de pe decizia Consiliului Comunal, pentru a fi supusă avizului Consiliului Tehnic Superior și aprobată conform art. 91 din Legea comunală. În vara aceluiași an ministerul va analiza și va supune spre examinare consiliului proiectul trimis de Primăria Constanța cu raportul nr. 2365, prin adresa nr. 18978/2 octombrie 1906, îl va remite aprobat



²⁷ Ibidem, f. 65

²⁸ Ibidem, f. 70

²⁹ Ibidem, f. 3

³⁰ Ibidem

³¹ Ibidem

de evaluarea lucrărilor, de costul liniei de la Mamaia ce urmează a fi răscumpărată, Consiliul crede că e necesar la stabilirea devizului de a se ține seama și de această cheltuială pe care o reclamă executarea lucrării pe cât timp primăria n-a obținut cedarea gratuită a căii ferate menționate”³⁶.

Această notă este semnată de membrii Consiliului Tehnic Superior: Radu M.M. Romniceanu, Anghel Saligny, J.B. Cantacuzen, E. Balaban, S.S. Deșliu.

Evident, un astfel de proiect, așa cum s-a arătat și în adresele transmise ministerului, are darul să suscite un mare interes și să atragă foarte mulți investitori. Au existat în acele momente firme din marile orașe ale Europei, respectiv Londra, Praga, Paris, Budapesta, interesate de aceste proiecte ale Primăriei Constanța. Vă prezentăm în continuare câteva dintre ofertele acestora: „Gross & Bosshardt – Biroul tehnic. București, 12/25 februarie 1907

Domnule primar,

Referindu-ne la convorbirea ce am avut cu dumneavoastră privitor la tramvaiul proiectat, avem onoare a vă ruga să binevoiți a dispoza ca să ni se trimeată de urgență copie după toate planurile, devizul și antemăsurătoarea referitoare la acest proiect. Societatea Union – Baugesellschaft, pe care o reprezentăm, fiind dispusă a ne ocupa de acest proiect, avem neapărată necesitate de sus citatele acte și copii. Primiți, vă rugăm, domnule primar, asigurarea deosebitei noastre considerațiuni și stime.

Gross Bosshardt”³⁷.

În însemnarea făcută de primar pe această adresă se cere să se comunice domnului Gross Bosshardt, Lipsani 88 București, „că planurile pentru tramvaiul electric, cum și devizele sunt la dispoziția dumneavoastră în primărie. A scoate copii de pe ele este imposibil, fiind numeroase”³⁸.

„A. Feldmann 1882. 6/21 august 1909 București Domnule primar, vă rog să binevoiți a dispune să mi se trimeată copii după planurile vechi, precum și după cele rectificate, în urmă, relative la construcțiunea tramvaiului electric al comunei Constanța, afară de caietul de sarcini și celelalte manuscrise care le am copiate aici. Totodată, vă rog a-mi arăta care ar fi condițiunile sub care s-ar cesiona eventual exploatarea acestei întreprinderi de către o societate străină care ar fi dispusă să se ocupe de această afacere”³⁹.

În același timp, între primărie și minister se

intensifică mișcarea adreselor cu privire la acest proiect. Constantin I. Nicolaescu, din partea Ministerului de Interne transmite Președintelui Comisiei Interimare Constanța adresa nr. 7374/22 martie 1907 primită la Primăria Constanța cu nr. 3811/23 martie 1907, cu următorul conținut:

„Domnule președinte, aducând la cunoștința Consiliului Tehnic Superior obiectivele făcute de acea primărie prin raportul nr. 361 din a.c., în privința proiectului relativ la instalațiunea tramvaiului electric, consiliul și-a dat avizul prin jurnalul nr.63 pe care i-l înapoiez, aici anexat în copie, rugându-vă, domnule președinte, să supuneți cestiunea la deliberarea comisiei interimare, spre a statua definitiv asupra modului cum ar fi mai bine de executat această lucrare, având în vedere toate observațiunile făcute de Consiliul Tehnic Superior.

Numai după răspunsul ce Ministerul va primi din partea dumneavoastră, rămâne a se pronunța asupra menționatului proiect, potrivit art. 91 din Legea comunală urbană”⁴⁰.

Hotărâtă să realizeze acest proiect, care ar putea aduce prosperitate în orașul Constanța și împrejurimilor sale, în noile condiții, când Dobrogea este legată de România și interesul pentru dezvoltarea acestei zone cu ieșire la Marea Neagră și la gurile Dunării se manifestă intens din partea tuturor oamenilor politici ai țării, ai parlamentului și ai guvernului, Primăria Constanța, va solicita ajutor și consultare, din partea altor primării care au realizat acest proiect. Prezentăm, în continuare, cererile transmise acestor primării și modelele de proiect primite de la ele.

„Primăria comunei Iași. Nr. 26454/5 decembrie 1909

Domnule primar, motivat de adresa dumneavoastră nr. 9222/909, avem onoare a vă trimite regulamentul de exploatare a tramvaiului electric din acest oraș, precum și condițiunile de adjudecare și caietul de sarcini pe baza cărora s-a făcut adjudecarea concesiunii pe timp de 40 de ani.

La licitație au luat parte: Allgemeine Electricitats, Gesellschaft din Berlin, asupra căruia s-a și adjudecat; Continental Gesellschaft fur elektrische Unternehmungen din Nurnberg și Alexandre Gramont din Cherny, Iscre, France”⁴¹.

„Primăria Brăila nr. 11067/19 decembrie 1909 Domnule primar, pentru satisfacerea cererii prin adresa



³⁶ Ibidem, dosar 54/1907, f. 9

³⁷ Ibidem, f. 7

³⁸ Ibidem

³⁹ Ibidem, f. 10

⁴⁰ Ibidem, f. 8

⁴¹ Ibidem, f. 13

rețelei tramvaiului”⁴⁵.

Oferta prezentată de firma ungară cuprinde și datele tehnice referitoare la construcția tramvaiului și evaluarea generală a lucrărilor. Prezentăm în continuare doar câteva din aceste elemente: „*Instalațiuni de uzină.*

3 transformatoare de curent ridicând tensiunea de la 450 de volți la 750 de volți, de câte 60 kilowați.

Putere normală – 8000 de lei – total 24000 de lei.

Tabloul de distribuții, inclusiv aparatele și legăturile cu transformatoarele – 8000 de lei – total 32000 de lei.

Calea

Calea normală, formată din șini à „gorge” de 40 kilograme pe metru liniar, de aproximativ 10 metri lungime, așezate în șosea împietruită pe un pat longitudinal continuu de pietriș, cu entretoase pentru menținerea distanței de câte 8 kilograme, așezate din 2,50 metri în 2,50 metri, eclise de câte 2 kilograme, inclusiv micul material, pasa, desfacerea și refacerea șoselei.

Stâlpii

120 de stâlpi de fier „Manessman”, cu console pentru menținerea firelor în oraș, a câte 250 de lei – total 30000 lei.

300 de stâlpi de lemn pentru menținerea firelor în afară de oraș, a câte 50 de lei – total 15000 de lei.

Firele aeriene

8500 metri fir de bronz silicios, 8 mm diametru, 3800 kg

5800 metri fir de bronz silicios, 7 mm diametru, 2000 kg

2750 metri cablu de 50 mm, secțiune 1200 kg
Materialul rulant

4 vagoane automotoare închise cu 50-60 locuri
2 boghiuri, 2 motoare de câte 35-40 cai-vapori
Total – 140000 lei

4 vagoane de remorcă deschise cu 50 locuri, a 15000 de lei

total 60000 lei

4 vagoane automotoare închise cu 20-30 locuri, cu unul sau 2 motoare de o putere totală de 20-25 cai-vapori a 15000 de lei

Total – 60000 lei

2 vagoane de remorcă pentru transportul cărnii de la abatorul de la Anadolchioi la Constanța a 5000 de lei

Total – 10000 lei

Cărucior transportor la uzină a 2000 de lei
Vagon de lucru a 5000 de lei”⁴⁶.

Deși primele încercări ale primăriei de a introduce tramvaiul electric în Constanța au fost eșuate, totuși aceasta nu va renunța și va relansa oferta pentru acest obiectiv deosebit de important care se dorește a fi realizat în orașul de la malul mării, în anii următori. Astfel, la 26 mai 1911 este înregistrată la Primăria Constanța sub nr. 7749 adresa domnului Max Brotmann din București, reprezentantul unei firme de construcție și exploatare a tramvaielor electrice.

„Domnule primar,

Informat că ați fi decizi a construi tramvai electric în orașul dumneavoastră, vin prea respectuos, ca reprezentantul casei Hermann Heinrich Boeker et co, Remscheid, a vă oferi construirea și instalația completă a liniei. Casa Boeker, care are liniile de tramvai electric din Buenos Aires, Argentina, ar fi dispusă nu numai a construi linia și a furniza vagoanele, cât și materialele, dar ar lua chiar parte la exploatarea acestor linii”⁴⁷. Dornică să-și realizeze obiectivul, Primăria Constanța transmite următorul răspuns domnului Max Brotmann înregistrat cu nr.4127/3 iunie 1911: „La scrisoarea dumneavoastră din 26 mai a.c. avem onoare a vă răspunde că comuna Constanța dorește a forma o societate în cari ar fi părtaşă în exploatarea tramvaiului sau a da în concesiune unei societăți. Dacă credeți că cestiunea vă interesează, puteți veni la Primăria Constanța după data de 8 iunie, când veți fi pus în curent de depozitiunile ce le vom lua”⁴⁸. De concesionarea tramvaielor în orașul Constanța sunt interesate și unele societăți cu capital românesc. Astfel, societatea comunală a tramvaielor București transmite Primăriei Constanța adresa nr. 3996/1911, „aflând că ați fi dispuși a da concesiunea pentru construcțiunea și exploatarea unor linii de tracțiune electrică, ne permitem a vă comunica că prin legea de constituire și statutele societății noastre suntem în drept de a executa și lua parte la astfel de afaceri. Vă rugăm să binevoiți a ne comunica și nouă condițiunile în care ați fi dispuși a da concesiunea”⁴⁹. Cu adresa 36911 din 25 iunie 1911 Primăria București trimite un exemplar din statutele societății comunale de tramvaie. În același timp în baza votului consiliului comunal din ședința de la 14 iunie 1911 este încheiat contractul nr. 5258/16 iulie 1911, între primar și inginerul șef Corneliu Torocianu. Acesta din urmă „se angajează a face studiul unei linii ferate



⁴⁵ Idem, dosar 45/1906, f. 56

⁴⁶ Ibidem, f. 93

⁴⁷ Idem, dosar 47/1911, f. 1

⁴⁸ Ibidem, f. 2

⁴⁹ Ibidem, f. 3

pentru automotoare între Constanța-Techirghiol și Constanța-Băile Mamaia, utilizând pe cât va fi posibil liniile CFR la Mamaia și Techirghiol. Studiul va cuprinde planurile, profilele, măsurătoarele și devizele necesare, precum și calculul relativ la exploatare. Primăria va plăti domnului inginer șef Corneliu Torocianu o sumă globală de 6000 de lei⁵⁰. După negocierile făcute și cu alți ingineri și arhitecți, în final contractul va fi semnat de primarul Titus Cănanău cu inginerul șef Vasilescu Carpen, pe baza votului consiliului comunal din 4 iulie 1911. În baza acestui contract, „comuna Constanța însărcinează pe domnul Vasilescu Carpen și acesta se obligă a întocmi:

a. un proiect pentru întinderea iluminatului străzilor la tot orașul suprimându-se actualul iluminat cu petrol și pentru sporirea cu 50% a iluminatului particular

b. un caiet de sarcini pentru darea în concesiune atât a iluminatului electric, cât și a tramvaielor în oraș, Anadolchioi, Mamaia și la Techirghiol. Acest caiet de sarcini va fi întocmit având în vedere proiectul pentru tramvai ce se întocmește de domnul inginer C. Torocianu și datele din acest proiect privitoare la traficul tramvaielor. Pentru ambele lucrări comuna Constanța va plăti domnului Vasilescu Carpen ca onorar suma de 6000 lei, din care jumătate la încheierea contractului și jumătate la depunerea lucrărilor⁵¹.

În același timp Primăria Constanța face demersuri către autoritatea CFR, pentru a obține gratuitatea folosirii liniei de cale ferată, Constanța-Mamaia și de a continua construcția liniei ce leagă Constanța de Techirghiol. Este semnificativă în acest sens adresa primarului către directorul general al CFR București în care arată că „localitatea Constanța, având un mare interes de a fi legată printr-o cale ferată cu Băile Techirghiol, a decis ca în cazul când Direcțiunea Generală a CFR nu va termina lucrările începute pentru calea ferată la Techirghiol, să construiască o linie de tramvai⁵². Răspunsul a fost destul de prompt prin adresa nr. 110134/20940/911 din 24 noiembrie înregistrată la Primăria Constanța cu nr. 17476 din 24 noiembrie 1911, „ca răspuns la adresa dumneavoastră nr. 7329 din 6 octombrie 1911, avem onoarea a vă aduce la cunoștință că Direcțiunea Generală a aprobat să se țină în păstrare șine semibune, tip 17, pentru o lungime de aproximativ 20 km, până ce se va lua o hotărâre definitivă cu privire la linia Constanța-Techirghiol⁵³.

În același timp se intensifică schimbul de adrese

între Primăria Constanța și Ministerul de Interne din București. Astfel la 25 octombrie 1911 Primăria Constanța înaintează ministerului „punctul 5 din deciziunea Consiliului Comunal din ședința de la 18 octombrie a.c., precum și procentul relativ la un serviciu de trenuri automotoare între orașul Constanța și Băile Mamaia, satul Anadolchioi, Băile Carmen Silva și Techirghiol aprobat de Consiliul Comunal⁵⁴, cu rugămintea de a-l supune Consiliului Tehnic Superior spre cercetare și aprobare. Ministerul răspunde prin adresa nr. 32570/23 noiembrie 1911 arătând că „pe baza jurnalului Consiliului Tehnic Superior cu nr. 160 din 4 noiembrie a.c. și în virtutea art. 91 din Legea pentru organizarea comunelor urbane aprobă proiectul relativ la concesionarea iluminatului electric și al tramvaiului din acel oraș și din împrejurimi⁵⁵. În aceste condiții, având acordul de principiu al Ministerului de Interne, Primăria Constanța emite următoarea publicațiune: „dorind a da în concesiune iluminatul electric al orașului, precum și tramvaiele automotoare din oraș și din împrejurimi, publică spre cunoștința generală că se va ține în ziua de 10 ianuarie 1912 ora 4 p.m., licitațiune publică în localul primăriei⁵⁶. Publicațiunea este semnată de primarul Titus Cănanău și secretarul V. Mastero. Evident că în aceste condiții nu au întârziat să apară ofertanții. Societatea română de electricitate Siemens-Schuckert, care la 24 noiembrie 1911 trimite adresa nr. 21505 înregistrată cu nr. 18774/28 noiembrie 1911 și având următorul conținut: „Fiind informați că onor. Consiliu Tehnic Superior a examinat și aprobat proiectul trenului electromotor din Constanța și împrejurimi în vederea concesionării, precum și proiectul concesionării luminei electrice, a tramvaiului din Constanța și din împrejurimi și dorind a participa și noi la licitațiile respective, solicităm să ni se transmită de urgență caietul de sarcini pentru această lucrare⁵⁷.

I. Onciu și Z. Hadler, reprezentanți ai fabricilor Ganz în România, vor transmite și ei adresa nr. 5/18 ianuarie 1912 reprezentând „cerere a Societății Anonime de Electricitate Ganz, Budapesta, relativ la licitațiunea publicată de dumneavoastră pentru ziua de 10 ianuarie a.c., cu privire la concesionarea iluminatului cu electricitate al orașului Constanța și al tramvaielor din Constanța și împrejurimi⁵⁸. Termenul fiind foarte scurt, unele societăți au solicitat să se stabilească o altă dată pentru licitație. Acest lucru a fost făcut de Siemens



⁵⁰ Ibidem, f. 7

⁵¹ Ibidem, f. 9

⁵² Ibidem, f. 11

⁵³ Ibidem, f. 27

⁵⁴ Ibidem, f. 13

⁵⁵ Ibidem, f. 28

⁵⁶ Ibidem, f. 30

⁵⁷ Ibidem, f. 31

⁵⁸ Ibidem, f. 33

Schuckert prin adresa 26502 și AEG, societatea germană română de electricitate pe acțiuni. Primăria nu a răspuns pozitiv acestor solicitări, dar procesul verbal încheiat în ziua licitației, 10 ianuarie 1912, face următoarele precizări: „Am constatat că nu s-a prezentat nici un concurent, motiv pentru care am fixat ținerea unei noi licitațiuni în ziua de 15 februarie 1912”⁵⁹. De remarcat faptul că nici la a doua licitație nu s-a prezentat vreo societate. Acest lucru a determinat Primăria Constanța să trimită la 18 februarie 1912 către toate societățile, adresa 1078, cu următorul conținut: „La cele două licitațiuni ținute neprezentându-se nici un concurent, comisia s-a decis a trata prin bună învoială cu case speciale darea în concesiune a acestor lucrări, și în acest scop vă rugăm să binevoiți în cazul când ați fi amatori de a ne prezenta oferta dumneavoastră respectivă, până în ziua de 5 martie a.c. ora 4 p.m.”⁶⁰. În același timp administrația locală constănțeană nu își întrerupe cererile de ajutor financiar pentru realizarea obiectivelor propuse către Ministerul de Interne. „Raportul inginerilor conchide la mărirea actualiei instalațiuni în modul cel mai urgent și se specifică o cheltuială aproximativă de 700000 de lei, de care comuna nu dispune. Cum de altă parte pentru comună era o mare necesitate instalarea unui tramvai la Băile de la Mamaia, actualul transport cu trenul prezentând inconveniente numeroase, și crearea unui tramvai la Techirghiol pentru a se putea mări sezonul Constanței cu două luni de la 15 mai la 15 iulie. Comuna nu are banii necesari,”⁶¹ spune adresa primăriei cu nr. 2421/31 martie 1912. Solicitarea pentru introducerea tramvaiului este făcută și de Primăria Anadolchioi, care cere să i se precizeze „de la ce punct al comunei Anadolchioi se va construi linia și va circula tramvaiul, aceasta spre a se aduce la cunoștința tuturor locuitorilor acestei comune, care așteaptă cu nerăbdare pentru realizarea acestui fapt mare”⁶². Dorința administrației locale de a introduce tramvaiul electric în Constanța prin concesionarea către firme care au experiență în acest domeniu a adus și nemulțumirea unor cetățeni ai orașului, care au solicitat să primească această lucrare în mod direct. Ministerul de Interne, care a primit petiția acestora, o va transmite primăriei prin adresa nr. 9476/14 aprilie 1912, arătând „că mai mulți cetățeni din acel oraș reclamă în contra dărei în concesiune a iluminatului electric și tramvaiului ce se va înființa”⁶³. Aceasta odată cu adresa 10170, în care arată

că „prin Înaltul Decret Regal, nr. 2411 din 19 aprilie 1912, aci alăturat în copie, s-a sancționat și promulgat legea respectivă la autorizarea acelei comune de a da în concesiune exploatarea iluminatului public și particular al orașului cu electricitate, precum și construirea și exploatarea de linii de tramvaie electrice sau automotoare atât în oraș, cât și pe distanțele Mamaia, Techirghiol și Anadolchioi”⁶⁴. Legea respectivă prevedea următoarele:

„Art. 1. Comuna urbană Constanța este autorizată să dea în concesiune, pe timp maxim de 50 ani, în total sau în parte, unei societăți din țară sau străinătate, exploatarea iluminatului public și particular al orașului cu electricitate, precum și construirea și exploatarea de linii de tramvaie electrice sau automotoare atât în oraș, cât și pe distanțele Mamaia, Techirghiol și Anadolchioi, pe baza proiectelor de concesiune aprobate de Ministerul de Interne cu avizul Consiliului Tehnic Superior.

Art. 2. Direcțiunea Generală a Căilor Ferate este autorizată a ceda gratuit comunei urbane Constanța terenul, linia ferată actuală Constanța-Mamaia, precum și terasamentele, podurile și șinele tip 17A, linia Constanța-Techirghiol.

Art. 3. Contractele de concesiune vor fi supuse aprobării Consiliului de Miniștri după ce se va lua din nou avizul Consiliului Tehnic Superior pentru orice modificare s-ar aduce proiectelor.

Această lege s-a votat de Adunarea Deputaților în ședința de la 5 aprilie 1912 și s-a adoptat cu majoritatea de 62 de voturi contra unul.

Președinte,
C.P. Olănescu
Secretar,
I. Brătianu

Această lege s-a votat de Senat în ședința de la 6 aprilie 1912 și s-a adoptat cu majoritatea de 38 de voturi contra unul. Președinte, G.Gr. Cantacuzino, secretar P. Rosetti

Promulgăm această lege și ordonăm ca ea să fie investită cu sigiliul statului și publicată prin Monitorul Oficial.

Dat în Castelul Peleş, la 19 aprilie 1912, semnat,
Carol

Ministru de interne, C.C. Arion
Ministru de justiție, M.G. Cantacuzino”⁶⁶.
La 9 mai 1912 este transmisă adresa nr. 3857 către



⁵⁹ Ibidem, f. 30
⁶⁰ Ibidem, f. 46
⁶¹ Ibidem, f. 64
⁶² Ibidem, f. 125
⁶³ Ibidem, f. 127
⁶⁴ Ibidem, f. 131
⁶⁶ Ibidem, f. 146

Ministerul de Interne, care cuprinde și „proiectul de contract ce urmează a se încheia între comuna Constanța și Societatea Anonimă de Electricitate Ganz din Budapesta pentru exploatarea iluminatului public și particular al orașului cu electricitate, precum și construirea și exploatarea de linii de tramvaie electrice și automotoare, atât în oraș, cât și pe distanțele Mamaia-Techirghiol și Anadolchioi”⁶⁷. În același timp Ministerul de Interne transmite adresa nr. 11982/9 mai 1912, către Primăria Constanța, care reprezintă de fapt, adresa Direcției Generale a CFR, prin care se arată că: „1. vom ceda linia ferată actuală Constanța-Mamaia oricând va voi comuna Constanța; 2. în ce privește linia Constanța-Techirghiol am contractat executarea terasamentelor și podețelor în limita sumei de 126808 lei rest disponibil din creditul de construcții al acestei linii și îndată ce vom termina terasamentele și podețele atât cât ne va permite suma disponibilă de mai sus le vom preda comunei Constanța”⁶⁸. Adresa de la CFR este semnată de directorul general Alexandru Cottescu. S-au mai primit în această perioadă oferte de concesiune a iluminatului și a tramvaiului electric de la Uzina electrică Craiova (Augemeine Electricitäts-Gesellschaft, Berlin), adresa nr. 1108 din 14 iunie 1912, prin care solicită caietul de sarcini pentru a participa la licitație. Primarul Titus Cănanău, încheie pe baza votului ședinței Consiliul Comunal din 28 iunie 1912, contractul nr. 5737/19 iulie 1912 cu inginerul Vasile Karpen, pentru „a supraveghea execuțiunea lucrărilor necesitate de concesiunea tramvaiului și iluminatului din comuna Constanța și împrejurimi, pentru ca această lucrare să se execute în cele mai bune condițiuni și conform actelor concesiunei”⁶⁹. Jurnalul 130 al Consiliului Tehnic Superior aprobat în ședința din 25 mai 1912 are câteva prevederi deosebit de importante:

„1. în cazul concesiunii tronsonului Techirghiol-Constanța altcuiva decât societății Ganz, acel concesionar sau comuna va putea primi curent electric pentru trebuințele tramvaiului de la orișicine. Totuși, Societatea Ganz va putea fi obligată a furniza curentul cu un preț ce va rămâne a se fixa de comun acord cu comuna înainte de încheierea contractului;

2. antreprenorul să fie obligat a se pronunța asupra liniei Techirghiol în termen de 6 luni, trecut acest termen comuna va putea concesiuna oricui tramvaiul Techirghiol. (...)

17. dacă comuna va găsi necesară o nouă linie de

tramvai, concesionarul va fi obligat să o construiască și să o exploateze, dar i se va asigura de comună 5% beneficiu asupra capitalului investit. (...)

23. se va specifica explicit în contract că concesiunea iluminatului și tramvaiului electric este una singură, concesionarul neputând abandona nici una din exploatare, parțial sau total, fără ca contractul să devie nul în întregul lui”⁶⁹.

În ceea ce privește contractul de concesiune propus de Primăria Constanța, vă prezentăm în continuare câteva dintre prevederile lui:

„Cap. 2

Concesiunea se termină la 31 martie 1953. (...)

Cap. 72 Condițiuni privitoare la tramvaie. Linii de construit și drept de exclusivitate

1. de la colțul Bulevardul Elisabeta și strada D.A. Sturza, de-a lungul acestei străzi urmând strada Carol și pe șoseaua Tulcea, până la depozitul de armament, până la comuna Anadolchioi. După terminarea viaductului de acces în gara cea nouă CFR și maritimă, linia va fi prelungită până la gară.

2. linia, actualmente în exploatare, cu aburi, de căile ferate ale statului român, pe cale proprie, porțiunea de la Bulevardul Ferdinand, care duce de-a lungul Bulevardul Independenței, Bulevardul Principesa Maria și plaja Băilor Mamaia.

3. linia plecând de la intersecția străzii Carol cu Bulevardul Ferdinand, urmând pe aceasta din urmă, apoi strada Ștefan cel Mare și șoseaua de la vii, la locurile de băi Carmen Sylva și Techirghiol. (...)

Cap. 74 Planuri

Concesionarul se obligă ca în termen de 3 luni cu începere de la data autentificării prezentului contract să remită comunei în două exemplare toate planurile liniilor de tramvai 1 și 2. (...)

Cap. 77 Condițiuni pentru lucrările de concesiune

Liniile de tramvai vor fi construite cu o lărgime de cale de 1433 mm.

Lărgimea materialului rulant nu va putea întrece 2,6 metri, inclusiv părțile ieșite, ca scările.

Înălțimea materialului rulant nu va putea întrece 3,6 metri, maximum deasupra bordului interior al șinelor.

Pe străzile unde pavajul este de asfalt de ceramică, de lemn sau de piatră, se vor pune șine agorge, astfel ca bordul lor superior să fie la nivelul pavajului. O toleranță de 0 metri, 0,1 în plus sau minus se admite.



⁶⁷ Ibidem, f. 148

⁶⁸ Idem, dosar 45/1912, f. 33

⁶⁹ Ibidem, f. 56

În cazul când liniile de tramvai vor fi construite pe cale proprie, se vor utiliza în general șine Vignole pe traverse de lemn. (...)

Cap. 81

Curentul electric necesar exploatării tramvaiului va fi produs de aceeași centrală care servește în interesul orașului Constanța, la iluminat și la distribuția energiei electrice, și aceasta fie prin unități separate, fie prin transformatori rotativi, care transformă curentul electric produs pentru iluminat în acela care este necesar exploatării căii ferate.

Tensiunea conductelor de contact va fi fixată la 750 volți maxim, în interiorul teritoriului orașului, tensiune care totuși va putea fi micșorată de antreprenor până la 440 volți. În afara orașului se va putea întrebuința și o tensiune mai ridicată, mergând până la 1200 volți. (...)

Cap. 84 Material rulant

Vagoanele de călători vor trebui să fie în ceea ce privește exteriorul și interiorul analoage cu vagoanele tramvaielor ce circulă la București. Pe liniile 1 și 2 nu se vor întrebuința decât vagoane de o singură clasă, din contră, pe linia 3 concesionarul are dreptul de a face să circule vagoane cu 2 clase, în acest ultim caz compartimentele clasei superioare trebuiesc prevăzute cu scaune tapisate. (...)

Cap. 93 Tarife

Între orișice punct al orașului și plaja Mamaia, pentru dus și întors – lei 0,50

Pentru o călătorie simplă în interiorul orașului – lei 0,15

Constanța-Anadolchioi – lei 0,20

Voiaj simplu, clasa I, Constanța-Eforie și Techirghiol – lei 2,00

Voiaj simplu clasa a II-a Constanța-Eforie și Techirghiol – lei 1,4

Voiaj simplu dus-întors, clasa I – lei 3,00

Voiaj simplu dus-întors, clasa a II-a – lei 2,00 (...)

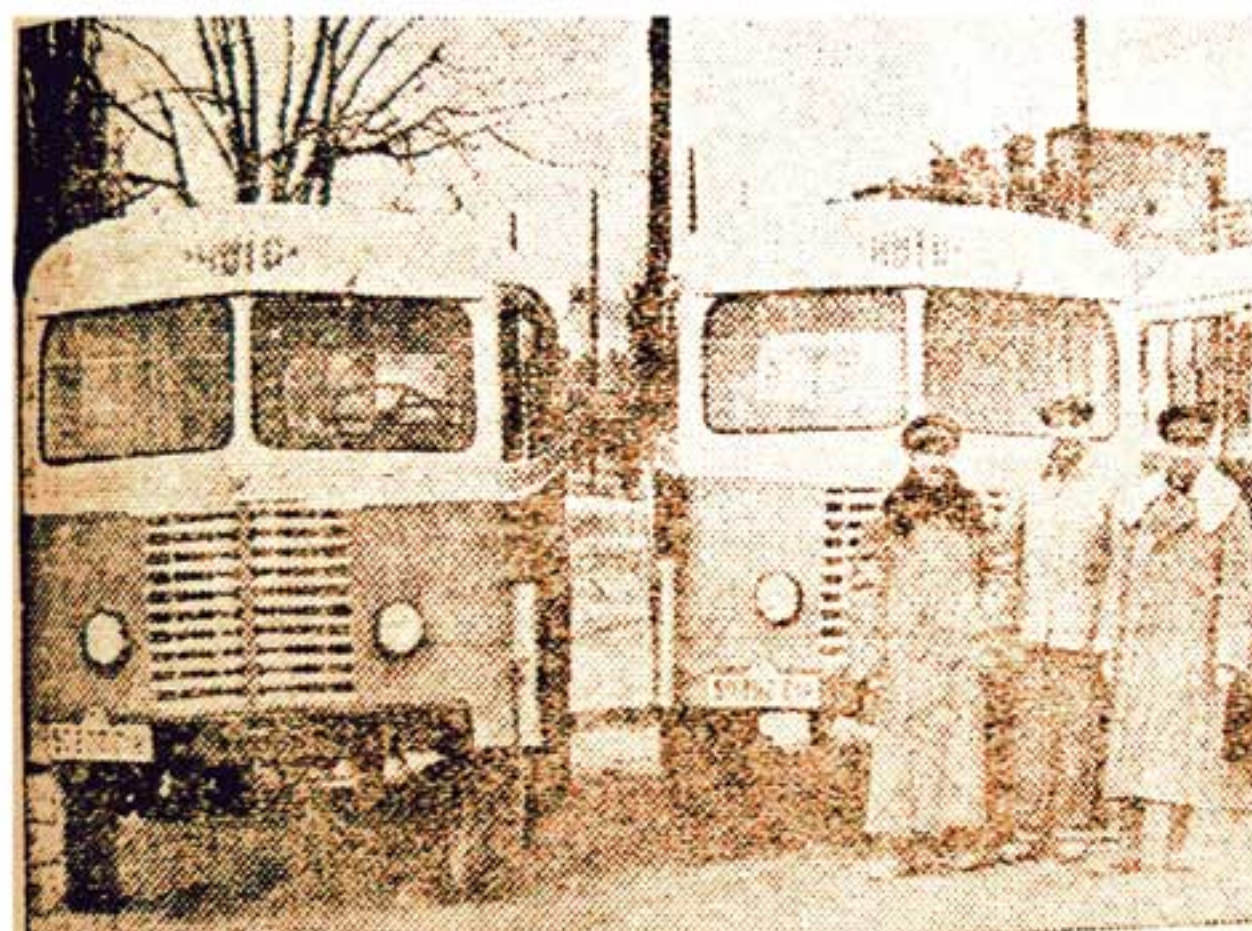
Cap. 96

Comuna va crea de comun acord cu antreprenorul un regulament de poliție ce va conține măsurile ce trebuiesc luate pentru siguranța traficului și pentru protecția voiajorului⁷⁰.

În ceea ce privește societățile care și-au exprimat dorința de a concesiona tramvaiul electric în Constanța, unii cetățeni ai orașului au fost nemulțumiți, și au încercat să sensibilizeze administrația locală și Ministerul

de Interne pentru formarea unei societăți comune cu primăria, în vederea preluării acestei activități deosebit de importante. În acest sens ei vor transmite Ministerului de Interne, telegrama 6310, în care arată, că „o delegație a cetățenilor Constanței a depus la primărie o ofertă însoțită de o garanție de 50000 lei pentru concesionarea iluminatului electric și liniilor de tramvai Constanța, Anadolchioi, Mamaia, Techirghiol”⁷¹. Între delegații ofertanților se numără persoane importante ale Constanței din acea perioadă: dr. Pilescu, căpitan Solacolo, Mihail Koiciu, N. Simionescu, I.N. Roman, C. Irimescu, C. Alimăneșteanu, C. Costinescu, R. Negulescu, Anton Radu, G. Benderli, M. Frenkian. Ministerul de Interne transmite această ofertă Primăriei Constanța cu adresa 23910/1 septembrie 1912, arătând că „a luat act de această întâmpinare și așteaptă ca acea primărie să discute oferta în chestiune”⁷². Tot acum, prin adresa 24956/15 septembrie 1912, ministerul transmite că „nu aprobă contractul de concesiune propus a se încheia de comună cu societatea Ganz din Budapesta pentru iluminatul orașului cu electricitate și construirea de tramvaie electrice în oraș și împrejurimi, întrucât comuna, conform celor arătate în oferta de la 30 august a.c., primită cu raportul nr. 7032/912, poate înființa o societate românească pentru lumină și tracțiune electrică, dimpreună cu semnatarii acelei oferte”⁷³. Argumentele cetățenilor arată că afară de cele două linii de tracțiune (Mamaia și Techirghiol), „orașul Constanța mai simte nevoia de oarecari linii de tramvai în oraș și de o linie care să lege orașul cu localitatea învecinată, Anadolchioi. Proiectul de concesiune făcut de primărie nu a găsit mulți amatori, singura firmă Ganz prezentând o ofertă cu oarecari derapațiuni de la progresul stabilit de comună, ofertă care până acum nu a găsit aprobarea primăriei. Realizarea acestei concesiuni prin punerea în valoare a capitalurilor și forțelor locale ar permite comunei să-și vadă împlinit programul în chestiunea iluminatului și tramvaiului”⁷⁴.

În anul următor primarul Solacolo Traian va relua acțiunea de îndeplinire a acestui proiect. La 25 februarie 1913 el transmite adresa cu nr. 1465 inginerului I.T. Rădulescu din București, însărcinându-l să trateze „singur și exclusiv cu una sau mai multe case de bancă din străinătate sau din țară, care să asigure comunei concursul financiar sau fondurile pentru punerea în aplicare a proiectului concesiunii tracțiunii electrice în Constanța și localitățile de



⁷⁰ Ibidem, f. 56-61

⁷¹ Ibidem, f. 66

⁷² Ibidem f. 66

⁷³ Ibidem, f. 73

⁷⁴ Ibidem, f. 84

*primprejur*⁷⁵. Primarul emite publicația nr. 4357/27 mai 1913, prin care se anunță că se va ține în ziua de 28 iunie 1913 ora 11 licitație publică în localul primăriei pentru concesiunea iluminatului și a tramvaiului electric.

În caietul de sarcini pe care primăria l-a realizat cu această ocazie cap.72 cuprinde condițiunile privitoare la tramvai. Locuitorii care în luna august a anului 1912 au trimis o adresă către Ministerul de Interne pentru a determina Primăria Constanța să accepte oferta lor au revenit cu petițiunea „înregistrată la nr. 17910 din 29 septembrie 1912, un proces verbal semnat de 39 persoane, dintre acelea care au semnat prima ofertă”⁷⁶ prin care îl delegau pe Mihail Koiciu să trateze cu primăria „întocmirea caietului de sarcini al concesiunii și facerea formalităților preliminare pentru

formarea societății respective”⁷⁷.

Deoarece respectivii semnatori au întârziat depunerea ofertei li s-a pus în vedere prin adresa nr. 9509 din 15 noiembrie 1912 că dacă până la 22 noiembrie nu vor depune oferta primăria va refuza orice tratative.

De remarcat faptul că pentru licitația din luna iunie își va depune oferta societatea „Ancienne Etablissements Carpentier Riviere et C-ie” din Paris. Ea nu va participa însă la licitație, și noua publicațiune emisă la 10 august 1913, stabilește ca data unei noi licitații să fie 2 septembrie ora 11.

Războaiele balcanice din anii 1912 și 1913, la care România a participat și declanșarea în vara anului 1914 a primului război mondial vor duce la stoparea acțiunii de introducere a tramvaiului electric în Constanța.



⁷⁵ Idem, dosar 52/1913, f. 1

⁷⁶ Ibidem, f. 2

⁷⁷ Ibidem

CAPITOLUL III

PERIOADA ANILOR 1920 -1948

CONCESIONAREA TRANSPORTULUI CU AUTOBUZE (1935)

INSTALAREA TRAMVAIULUI DE LA ODESSA (1943)

Deși România face eforturi considerabile, umane și materiale, în anii 1916-1918, ieșind din război cu o situație economică dezastruoasă, în anii postbelici, Primăria Constanța reia tratativele cu diferite firme din țară și străinătate pentru introducerea tramvaiului electric. De altfel, în Legea promulgată cu Înaltul Decret Regal nr. 2411, din 19 aprilie 1920 se arată că: „*Art. 1 Comuna Urbană Constanța este autorizată să dea în concesiune pe timp de maxim 50 de ani în total sau parte iluminatul și tracțiunea electrică în orașul Constanța cu data de 1 ianuarie 1921 până la 31 decembrie 1970*”⁷⁸. Proiectul contractului de concesiune prevedea construirea și exploatarea în interiorul orașului Constanța a cel puțin 6 Km linie simplă tramvai electric, îmbunătățirea transportului pe distanța Constanța – Mamaia. În acest sens ofertele nu au întârziat să apară din partea unor societăți de transport din țară și străinătate. Vă prezentăm în continuare doar câteva dintre acestea:

„Mecanica” – Societate în nume colectiv pentru Intr. Electro – mecano – tehnice, prin domnul Paul Focșăneanu și ing. J. Simionovici, depune oferta la data de 23 noiembrie 1921;

„Astra” – Fabrica Română de Vagoane și Motoare S. A. Arad, depune oferta la 29 noiembrie 1921;

„Electrica” – Societate anonimă română, depune oferta la 1 decembrie 1921;

„Creditul pentru întreprinderi electrice”, depune oferta la 1 decembrie 1921;

„Associated British Manufactures (Near East) Ltd., depune oferta la 6 decembrie 1921; Nu s-a materializat nimic dar ofertele au continuat și în anii următori (1925, 1926), demonstrând interesul pentru orașul Constanța, al multor societăți străine. Chiar dacă, în domeniul tramvaiului nu se realizează nimic, totuși transportul în comun se va dezvolta, deoarece la 30 mai

1920 a fost inaugurată prima linie de autobuz pe distanța Constanța – Techirghiol, de către Societatea de Transport Constanța, proprietate a ing. Radu Stoika. A existat în anul 1921 o încercare a primăriei de a organiza un serviciu de autobuze. Acest fapt reiese din corespondența dintre „Astra” și Primăria Constanța la data de 27 decembrie 1921, (în urma cererii primăriei cu nr. 1557). Societatea „Astra”, a delegat pe domnii Fridrich și ing. Șef Closs să trateze chestiunile de ordin tehnic și financiar privitoare la înființarea unui serviciu de autobuze. Din păcate această încercare a rămas fără niciun rezultat. La 8 septembrie 1920 atașatul comercial al României la Bruxelles trimite o adresă primarului Dr. Sachelarie, în care arată că „*o puternică uzină din Belgia, dorind a face în principalele orașe ale României instalații moderne de luminat, canalizare, de conducte de apă și tramvaie electrice, vă rugăm să binevoiți a ne comunica care dintre acestea ar fi necesare orașului dumneavoastră, precum și condițiile în care ați dori să fie efectuate*”⁷⁹. La 5 octombrie 1920 este primită oferta cu nr. 15331 a Creditului Tehnic – prima societate românească pentru încurajarea întreprinderilor tehnice și industriale – București. Pentru a realiza caietul de sarcini, inginerul Emil Gold este însărcinat „*de a face un studiu preliminar asupra traseului liniilor de tramvaie din oraș și a locurilor în vederea electrificării liniilor Mamaia și Techirghiol*”⁸⁰. Interesat de proiect este și secretarul general al Camerei de Comerț belgiano-române A. Ogea, care trimite o adresă la 27 octombrie 1920 cu traducerea în limba franceză ca răspuns la cererea lui Alexandru A. Denis privitoare la instalarea tramvaiului electric în Constanța și împrejurimi. Acesta specifică faptul că este reprezentantul unui grup foarte puternic și că dorește să i se adreseze din partea comunei Constanța o propunere însoțită de un caiet de sarcini. Deși nu se va realiza îndeplinirea acestui obiectiv, important pentru



⁷⁸ Idem, dosar 20/1920, f. 12

⁷⁹ Ibidem, f. 27

⁸⁰ Ibidem, f. 31

orașul de la malul mării, el va evolua pozitiv din punct de vedere al dezvoltării economice, și în anul 1925 va primi statutul de municipiu, înștiințarea făcându-se de către Ministerul de Interne, cu adresa nr. 10131, din 27 martie 1926, înregistrată la Primăria Constanța cu nr. 5086/30 martie. Semnată de ministrul I. Bănescu, aceasta are următorul conținut: „*Domnule Președinte, prin Înalțul Decret Regal nr. 2465 din 25 septembrie 1925 publicat în Monitorul Oficial nr. 220 din 7 octombrie 1925, dat în conformitate cu art.380 din Legea de unificare administrativă, acel oraș fiind declarat municipiu, vă rugăm să binevoiți a dispune ca de aici înainte în corespondența ce aveți cu diferitele autorități, adresele să poarte imprimat inscripția Primăriei Municipiului*”⁸¹. Constanța avea în acel moment o populație de 59.164 locuitori, cuprinzând comuna Anadolchioi, cartierele Viile Noi, Palazu Mare și Brătianu. În această perioadă în orașul Constanța transportul public se face cu ajutorul unor autobuze aduse prin inițiativă privată. Mai mult, în anul 1924 apare primul sindicat al automobiliștilor, care la 16 iunie 1926 înregistrează la primărie următoarea cerere: „*Domnule Primar, pentru știința dumneavoastră și regulă avem onoare a vă înainta un exemplar după sentința Tribunalului Constanța nr. 219 din 16 martie 1924, prin care acest sindicat este recunoscut ca persoană juridică, conform art. 88 din legea respectivă.*

Totodată, ne permitem a vă ruga să binevoiți a ne avea în vedere ori de câte ori vreo măsură ar urma să se ia sau vreo concesiune ar fi să se dea în această branșă”⁸². Și în deceniul al treilea, Primăria Constanța face demersuri pentru instalarea tramvaiului electric. Acest demers este dovedit de numeroasele oferte făcute de societăți din țară și străinătate pentru concesiunea respectivului serviciu. Adresa Societatei Alsacienne de Constructions Mecanique, transmisă prin agentul Gabriel Decantelar în România și înregistrată cu nr. 8814/1 iunie 1925, informează că societatea a fost prevenită de faptul că în orașul Constanța, „*caietul de sarcini pentru instalațiunea tramvaiului este terminat*”⁸³. Se cer detalii cu privire la data fixată pentru licitație și profilul în longitudinal al lucrării. Tot la 1 iunie 1925, este înregistrată și cererea Societății Anonime Române Electrica, de a primi „*un exemplar din caietul de sarcini pentru concesiunea iluminatului electric și tramvai*”⁸⁴, deoarece se află în tratative cu un grup francez. Creditul Bihorului și al Transilvaniei, Societate Anonimă Română,

prin adresa din 27 august 1925, confirmă primirea caietului de sarcini și trimite un exemplar și către Praga. În anul următor, firma Ganz cere detalii „*cu privire la înființarea tramvaiului electric în orașul dumneavoastră, binevoind a dispune să ni se trimită relațiunile solicitate*”⁸⁵. În același timp crește interesul pentru concesiunea liniilor de autobuze care pătrund tot mai mult în transportul public constănțean. Primăria Constanța, solicită altor orașe detalii cu privire la concesiunea transportului public. Prin adresa nr. 4798/1931, a Primăriei Brașov se face cunoscut că acest oraș „*intenționează să înființeze o întreprindere de autobuze comunale, sub formă de regie publică comercială și nu sub formă de concesiune*”⁸⁶. Primăria Municipiului Brașov intenționează prin adresa nr. 2579, să organizeze un serviciu de autobuze, sub formă de concesiune – prin fondarea unei societăți locale în vederea creării unor linii regulate de autobuze, cu șasiuri noi Ford – având caroserii moderne la fel ca cele care se aflau în Belgia, cu următoarele propuneri de trasee:

Nr. 1 – Bursa – Port – Vama – Camera de Comerț – Piața Ovidiu – Poșta – Grădina Publică – 4 autobuze;

Nr. 2 – Grădina Publică – Anadolchioi – Abator – 4 autobuze;

Nr. 3 – Grădina Publică – Tăbăcărie – Mamaia (vara) – 3 autobuze, (vara 8 autobuze);

Nr. 4 – Grădina Publică – Viile Noi – 2 autobuze;

Nr. 5 – Grădina Publică – Brătianu – 3 autobuze.

În anul 1931, la 28 iulie, proprietarii de autobuze din Galați au obținut autorizații pentru 8 autobuze, de a face serviciul de locomotie din oraș la Parcul distractiv, iar la 11 noiembrie același an sosesc încă 4 autobuze, așa numitele taxicouri de lux, deservind traseele din oraș:

- Camera de Comerț – Cazinou;
- Banca Românească;
- Ovidiu – Primărie;
- Poșta – Str. Vasile Alecsandri;
- Hotel Grand – B-dul Ferdinand;
- Terenul sportiv al municipiului;
- Str. Decebal colț – Str. Carol;
- B-dul Regina Maria – Linia Mamaia;
- Str. Valea Albă – colț str. Carol;
- Str. Banatului;
- Str. Ion Rațiu – Canton;
- Piața Anadolchioi.

Intensificarea transportului cu autobuze determină



⁸¹ Idem, dosar 41/1926, f. 17

⁸² Idem, dosar 25/1926, f. 36

⁸³ Idem, dosar 18/1925, f. 23

⁸⁴ Ibidem, f. 25

⁸⁵ Idem, dosar 34/1926, f. 7

⁸⁶ Idem, dosar 11/1931, f. 3

regia autonomă CFR să-i reclame pe proprietarii acestora la Ministerul de Interne pentru concurență neloială făcută căilor ferate, deoarece ei „își aranjează stațiunile de plecare în stația de trăsuri a gărilor, unde, ademenind pe pasagerii veniți pentru a călători cu trenul, îi ia și îi transportă apoi paralel liniei CFR la destinație. Aceasta constituie un abuz din partea proprietarilor de autobuze”⁸⁷. În același timp există concurență între proprietarii de autobuze și cei de trăsuri. La 2 noiembrie 1931 chestorul de poliție al orașului Constanța trimite primăriei adresa nr. 2622, prin care cere „convocarea comisiei compuse din medicul șef al municipiului pentru trierea și clasarea trásurilor de piață care fac cursă de pasageri în cuprinsul municipiului Constanța, în număr total de 168.

Parte din ele sunt degradate, caii slabi nu corespund scopului, Primăria Municipiului Constanța urmând a emite ordonanță pentru clasarea trásurilor, fixarea prețurilor, tariful pe categorii de clasă I și a II-a și fixarea stațiunilor cele de clasă I în centrul orașului, cum și trierea conducătorilor pentru care emitern carnet de identitate cu fotografia posesorului”⁸⁸.

Apariția unor asociații profesionale duce la o mai bună organizare a transportului public prin implicarea directă a acestora în organizarea activității. La 11 ianuarie 1932, Asociația Generală Profesională a Proprietarilor de Autovehicule din România cere prin adresa 709 ca „ori de câte ori este necesar a se da vreo ordonanță cu privire asupra circulației și staționarea mașinilor, să fim și noi consultați, căci legea care ne este îngăduit ca să luăm parte la toate aceste de mai sus, căci membrii noștri, care au investit capital enorm în automobile, după cum vedeți și dumneavoastră, ca să modernizeze orașul și să ajute la buna funcționare a tuturor treburilor”⁸⁹. Adresa este semnată de președintele acestei asociații, Drăgan Popovici. În același timp este înregistrată la primărie și cererea proprietarilor de autovehicule din orașul Constanța de a li se lăsa libertatea, „de a lucra pe traseele acestui municipiu, întrucât suntem opriți de niște indivizi care de curând au pus niște camioane să deservească linia Anadolchioi-Tăbăcărie”⁹⁰. Sindicatul automobiliștilor din Constanța transmite și el adresa nr. 15521/12 august 1932 cu următorul conținut: „Noi, proprietarii autoturismelor, am fost scoși de pe piața Independenței și băgați pe o stradă laterală, iar Societății Tomis i s-a permis staționarea a două și chiar trei autobuze în fața

statuii lui Ovidiu, pentru deservirea liniei Mamaia.

Întrucât autobuzele au un venit mai mare decât al nostru și întrucât ele produc stricăciuni drumurilor pe unde parcurg, vă rugăm cu insistență ca să fie impuse la o taxă specială ca și la municipiul București. Totodată, vă rugăm ca în viitor, ori de câte ori se vor lua măsuri și se vor da ordonanțe, să fie admis un delegat al Societății Automobiliștilor, ce v asta la dispoziția domniei voastre”⁹¹. În ceea ce privește autobuzele existente în oraș în anul 1932, situația era următoarea: Societatea de Autobuze Tomis (care făcea transport pe liniile Anadolchioi, Tăbăcărie, Ovidiu și Mamaia) deținea 10 autobuze: Victor Dumitrescu (Constanța, Brătianu) – autobuzul 358, Constantin Mocanu (Constanța, Brătianu) – autobuzul 613, Vasile Păcuraru (Ovidiu, Tăbăcărie, Mamaia), autobuzul 845, Constantin Zamfirescu (Ovidiu, Tăbăcărie, Mamaia) – autobuzele 379, 378, Dumitru Vlad (Ovidiu, Tăbăcărie, Mamaia) – autobuzul 130, Ștefan Popa (Ovidiu, Tăbăcărie, Mamaia) – autobuzul 361, Marin Rușenescu (Ovidiu, Tăbăcărie, Mamaia) – autobuzul 613, Vasile Șchiopu (Ovidiu, Tăbăcărie, Mamaia) – autobuzul 596 și Vasile Popa (Ovidiu, Tăbăcărie, Mamaia) – autobuzul 917. Societatea „Tomis”, cu sediul în strada Carol nr. 120, ai cărei proprietari de autobuze erau domnii Petre Nicoară și Ion Păcuraru, obține autorizația în baza contractului de concesiune nr. 37750 din 1 august 1934, din partea Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor (Direcția Tehnică și a Transporturilor Rutiere), punând la dispoziție cele 10 autobuze amintite mai sus, dar și 3 de rezervă.

Pentru concesionarea serviciului de cărașie publică prin vehicule cu tracțiune mecanică pentru călători și bagaje pe traseul Constanța-Mangalia, Societatea Tomis plătește în cea de-a doua parte a anului 1934 și prima parte a anului 1935 o redevență de 27.262 de lei pentru fiecare trimestru. Totodată, în ședința de la 28 iunie 1934, Comisiunea de revizuire a contractelor de cărașie publică a avizat relativ la contractul cu Societatea Tomis următoarele:

„1. reducerea redevenței trimestriale de la 84.584 lei la 60.000 d elei pe trimestru, cu începere de la 19 mai 1933 până la finele contractului

2. tariful maxim s-a fixat la 1,75 lei/kilometru și persoană pentru autobuze și 2,25 lei/kilometru și persoană pentru autoturisme”⁹².

Această decizie este semnată chiar de ministrul



⁸⁷ Ibidem, f. 6

⁸⁸ Ibidem, f. 10

⁸⁹ Idem, dosar 11/1932, f. 1

⁹⁰ Ibidem, f. 2

⁹¹ Ibidem, f. 14

⁹² Idem, dosar 3/1935, f. 10

I.Nicolau.

Până în anul 1935 transportul public se face prin încredințarea liniilor către operatorii privați. Acest lucru creează nemulțumire în rândul acelor care primesc sectoare unde numărul pasagerilor este mai mic. De asemenea, primăria nu poate controla dacă biletele vândute de aceste persoane sunt în concordanță cu numărul pasagerilor. Vor apărea multe reclamații atât din partea proprietarilor de autobuze, cât și din partea cetățenilor. Un astfel de exemplu îl reprezintă cererea lui Carol Niculescu, domiciliat în strada Ion Adam nr. 51, care solicită „a dispune ca să se mute mașinile nr. 904, 914, proprietatea mea, de pe linia 3a pe linia 2a, acolo unde au mai lucrat înainte”⁹³. Pe cerere primarul face următoarea specificație: „Se va invita domnul Carol Niculescu a se prezenta în cabinetul subsemnatului pentru ziua de 15 februarie 1934 orele 11 dimineața, pentru a ne da comunicări asupra prezentei cereri”⁹⁴. O altă cerere de proprietar are următorul conținut: „Domnule Primar, de un an jumătate lucrează 3 autobuze ale mele pe linia nr.1 și 2 în municipiul Constanța. Astăzi, 17 ianuarie a.c. mi s-a impus să scot un autobuz de pe această linie și să înființez un nou traseu. Cum acest lucru este o imposibilitate, întrucât s-a încercat de a se lucra și anul trecut și am avut pierderi bănești considerabile, cu onoare vă rog să binevoiți a dispune pentru a nu fi sacrificat. Întrucât știu în mod precis că domnul șef de circulație Predescu a fost greșit informat de către adversarii mei, vă rog să binevoiți a dispune ca tocmai domniile lor, care au umblat cu Garda de Fier pentru propagandă în toată Dobrogea să fie trimiși în locul meu pentru sacrificii. Autobuzele care au umblat cu Garda de Fier au fost nr. 904, 914, precum și 2 autobuze de la Societatea Tomis. Cu distinsă stimă, Constantin Zamfirescu”⁹⁵. Pentru a evita astfel de situații Primăria Constanța încearcă să concesioneze liniile de autobuze din municipiu solicitând unor orașe mari, cu experiență în acest domeniu, caietele de sarcini pe care să le folosească drept model. Din orașul Bălți va primi adresa cu nr. 16835/1 noiembrie 1933 cu specificația: „Nu avem autobuze în circulație, însă suntem în curs de concesionare a lor, pentru care se întocmește caietul de sarcini respectiv, care imediat ce va fi întocmit îl vom trimite”⁹⁶. Primăria Târgu Mureș, prin adresa 22727/933 oferă detalii despre mersul autobuzelor, legislație, tarife etc. De la Primăria Arad este primită adresa 30612/933,

în care se arată că „circulația de transporturi publice se face în orașul nostru cu autobuzele comunale ale întreprinderii mecanice Arad, deci cu autobuzele noastre proprii, așa că acest drept al nostru nu l-am concesionat nimănui, făcând exploatarea în regie proprie”⁹⁷. De la Primăria Craiova, cu adresa nr. 14359/6 noiembrie 1933 este primită o copie după contractul de concesiune și caietul de sarcini privitor la concesionarea transportului colectiv de persoane cu autobuze în municipiul Craiova. Între prevederile acestui contract specificăm următoarele:

„art. 2 Concesionarul are obligația să mențină în permanență 7 autobuze în circulație (...)

art. 4 Concesionarul are monopol exclusiv, primăria nu mai poate cesiona în timpul contractului.

art. 5 Programul autobuzelor: 6 dimineața – 11 seara

art. 6 Durata contractului: 3 ani

art. 7 Suplimentarea de linii se face doar cu aprobarea primăriei

art. 8 Autobuzele vor fi de același tip și culoare, luminate, capitate

art. 9 Starea mașinilor trebuie să fie în permanență una foarte bună

art. 10 Durata de serviciu a unei mașini se fixează la maximum 2 ani, nu rămâne în circulație fără aprobări

art. 11 Înlocuirea mașinilor se face numai cu unele noi

art. 12 Controlorii vor avea uniforme (...)

art. 17 Răspunderea pentru accidente se află de partea concesionarului

art. 18 Redevența pentru folosirea domeniului public se stabilește la 40 de lei zilnic/autobuz

art. 19 Garanția se fixează la 10% (...)

art. 26 Suma de contract – 1.317.400 lei”⁹⁸.

În această perioadă la Constanța se alcătuiesc echipe de control a autobuzelor care circulă pe liniile din oraș. O astfel de echipă este alcătuită de primar și transmisă prin adresa nr. 15066/12 august 1933 șefului poliției. Ea îi are în componență pe Otto Englezu, Vasile Popescu, C.Terzi, Matache Ion, Aurel Georgescu, Alexandru Frânhie și Gheorghe Carota.

Chestura Poliției Constanța urmărește buna desfășurare a transportului public în municipiul Constanța și transmite primăriei petițiile cetățenilor, dar și propuneri pentru eficientizarea acestuia. Un exemplu îl reprezintă adresa nr. 244 din 8 martie 1934 cu următorul conținut: „Domnule Primar, ca răspuns la



⁹³ Idem, dosar 10/1934, f. 1

⁹⁴ Ibidem

⁹⁵ Ibidem, f. 3

⁹⁶ Idem, dosar 14/1933, f. 18

⁹⁷ Ibidem, f. 20

⁹⁸ Ibidem, f. 22

petițiunea înregistrată la nr. 4236 din 6 martie a.c., a locuitorilor din cartierul CFR Palas, avem onoare a vă comunica că este necesară prelungirea liniei 3a de pe traseul Brătianu până la cartierul CFR Palas, întrucât a mai funcționat această linie și altă dată, pe tot timpul sezonului de vară. Timpul fiind favorabil, s-au luat măsuri cu Legiunea de Jandarmi pentru prelungirea acestei linii⁹⁹. Răspunsul la petiție este unul satisfăcător prin prelungirea liniei până la gara Palas. Mașinile care nu se vor conforma vor fi scoase din circulație. Această petiție fusese semnată de următorii locuitori din acest cartier: Ion Constantin, Dumitru F. Ilie, Nicolae Roman, Vasilescu Petru, Vasile Ioniță, Rădulescu Constatin, Popescu Nicolae, Grigore Măracine, Haralambie Constantin. În perioada sezonului traseele cele mai solicitate erau cele care aveau capul de linie în stațiunile limitrofe orașului Constanța. În 1934, prin adresa nr. 13182/12 iunie 1934, primăria este înștiințată „că în municipiul Constanța există formată de aproape un an una societate de autobuze cu emblema Uniunea Proprietarilor de Autobuze, care funcționează îndeplinind toate cerințele legii. În cazul când vă gândiți a concesiona vreuna sau mai multe traseuri din oraș, vă rugăm respectuos să binevoiți a ne anunța, fiind dispuși a lua parte la licitații¹⁰⁰. Mai mult, din inițiativă proprie, automobiliștii hotărâu să micșoreze prețul biletelor. O astfel de adresă este trimisă primarului la 15 iunie 1934. „Cu onoare vă aducem la cunoștință, noi, Uniunea Proprietarilor de Autobuze, că am hotărât de comun acord să micșorăm prețul pentru cursele la Mamaia, adică 8 lei de persoană, iar copiii până la 10 ani vor plăti 4 lei, pentru o singură călătorie.

Aceasta în mod exclusiv, numai pentru sezonul actual și traseul Mamaia.

Totodată, vă aducem la cunoștință și vă rugăm să admiteți prelungirea traseului până la Cazino, atât la autobuzele de pe linia 1, cât și cele de pe linia 2, aceasta și în urma cererilor repetate ale muncitorilor și funcționarilor din port¹⁰¹. Primarul S. Vulcan remite cererea șefului Poliției municipiului Constanța, cu rugămintea de a pune în vedere reprezentanților Uniunii Proprietarilor de Autobuze că a luat act de scăderea prețului de cursă pe distanța Constanța-Mamaia, „iar în ce privește prelungirea traseului până la Cazino a autobuzelor, va fi satisfăcută la o nouă reglementare a circulației¹⁰². Hotărârea automobiliștilor îi nemulțumește pe patronii birjari, care vor depune o

plângere la primărie, deoarece consideră că au fost „crud loviți în existența zilnică, care deja este insuportabilă în urma crizei actuale și a secetei din anul acesta, când de abia cu greu, deși în plin sezon, putem scoate hrana cailor.

În afară de aceasta, veți binevoi a avea în vedere că la 10 lei cursa în oraș, autobuzele care deja de la înființarea lor au fost o lovitură în contra noastră, sunt mult mai favorizate, care încasează 5 lei de persoană pentru oricât de mică cursă, pe când noi vom fi nevoiți a servi 3 și 4 persoane numai cu 10 lei. În atari condițiuni vă rugăm respectuos, domnule primar, a vedea dreptatea acuzei noastre, dispunând a rămâne cursa la 15 lei¹⁰³. Plângerea este semnată de 23 de birjari (I. Maxim, Dumitru Marinescu, Radu Hanu etc.). Deoarece acest serviciu al transportului public, este tot mai solicitat ca urmare a dezvoltării orașului, municipalitatea încearcă să obțină pentru buget sume suplimentare pe baza unor taxe. Evident că acestea vor fi contestate în instanță de către proprietarii de autobuze, așa cum s-a întâmplat și cu taxa de 5% asupra biletelor, introdusă în anul 1934. Societatea de Autobuze Tomis a atacat în contencios această taxă și a câștigat obținând anularea ei și obligând primăria „la restituirea sumelor încasate¹⁰⁴. De altfel, Societatea de Transport trimite la 18 iulie 1934 adresa cu nr. 656, prin care înștiințează că „printr-o acțiune în Contencios Administrativ a cerut anularea deciziei delegațiunii permanente nr. 34 punctul 7 dată în ziua de 23 iunie 1933 și prin care se dispunea executarea deciziei Consiliului Comunal din 31 martie 1933, referitoare la fixarea unei taxe asupra biletelor autobuzelor interurbane.

Curtea de Apel Constanța, prin decizia nr. 104 din 10 iulie 1934, a admis cererea în Contencios Administrativ și a reformat deciziunea delegației permanente nr. 34 punctul 7 din 23 iunie 1933¹⁰⁵. Mai mult, Societatea Tomis se simte nedreptățită și transmite primăriei următorul memoriu: „S-a înfăptuit în raza acestui municipiu prima societate de autobuze, înzestrată cu mașini moderne, confortabile și bine întreținute. Anul acesta ne vedem la discreția unui regim neomenos, arbitrar și fără scrupule, conform căruia ni se suspendă mașinile din circulație, ni se ridică carnetele șoferilor, ni se impune un anumit număr de locuri în picioare, toate acestea după ce din prima zi de deschidere a sezonului am fost obligați de administrația comunală să percepem un tarif infim față de prețurile enorm de scumpe ale cauciucurilor și



⁹⁹ Idem, dosar 10/1934, f. 10

¹⁰⁰ Ibidem, f. 16

¹⁰¹ Ibidem, f. 18

¹⁰² Ibidem, f. 18

¹⁰³ Ibidem, f. 25

¹⁰⁴ Ibidem, f. 26

¹⁰⁵ Ibidem, f. 28

și benzinei.

Analizată elementar, sistema ce ni se administrează de aproape două luni ne dă posibilitatea întrezăririi că la municipiul nostru nu se urmărește decât scoaterea definitivă a noastră de pe traseele ce am înființat pentru ca apoi să se instituie o concesiune, ce desigur va fi adjudecată vreunui grup sau consorțiu străin de naționalitate și mai sigur străin de cetățenia acestui oraș.

E regretabil înfinit că se uită și de dumneavoastră și de domnii membri consilieri ai municipiului și de chestură că „Tomis”-ul a însemnat și înseamnă mult în viața locală a orașului nostru, nemaivorbind de contribuțiile ce benevol, gratuit și fără întârziere s-au dat totdeauna când a fost nevoie de aportul nostru efectiv la vreo necesitate cu caracter și de interes oficial”¹⁰⁶.

La 1 februarie 1935 este înregistrată cererea funcționarilor primăriei pentru a li se asigura gratuitate la transportul public. Ei argumentează acest lucru în felul următor: „Autobuzul este singurul mijloc de locomoțiune avantajos și totuși destul de costisitor în raport cu modestul salar ce primesc funcționarii. Vă rugăm a dispune ca în contractul de concesiune a circulației autobuzelor pe străzile municipiului să se prevadă clauza ca aceștia să plătească taxa pe jumătate a biletului sau a abonamentului de călătorie. Trăind într-o localitate unde scumpetea este excesivă față de celelalte municipii din țară, din cauza situației sale, servind pe timpul verii de stațiune balneoclimaterică, vizitatorii în număr destul de mare fac ca toate cele necesare traiului să-și urce valoarea”¹⁰⁷. În același timp, transportatorii (în număr de 60), solicită primăriei, ca atunci când va face concesiunea să urmărească două puncte de vedere:

1. interesul comunei
2. interesul proprietarilor ca cetățeni ai municipiului.

Ei arată că în București există 1.000 de autobuze și nu s-a făcut nici un fel de concesiune. Primarul H. Grigorescu trimite ministrului de Interne adresa nr. 4554/25 februarie 1935 în care arată următoarele: „Transportul în comun s-a făcut de asociații sau simpli proprietari. Abuzurile săvârșite cu privire la regulamentele de circulație, lipsa oricăror raporturi urbane cu pasagerii și diferențele ivite cu ocazia perceperii veniturilor municipale. Astfel stând lucrurile, s-a găsit oportun de comitetul municipal în ședința din 1

februarie 1935 a concesiunea prin licitație publică dreptul de exploatare al serviciului public regulat cu autobuze pentru transportul în comun de pasageri. Avantaje sunt acelea că se asigură reglementarea circulației în mod uniform pe toate liniile și se asigură venituri pentru orașul Constanța”¹⁰⁸. Acest lucru este întărit și de adresa șefului Comisariatului Municipal nr. 1029/12 martie 1935 „că proprietarii de autobuze nu respectă ordonanța primăriei nr. 5991 din 2 martie 1935, refuzând categoric a fixa stațiile de plecare și sosire a autobuzelor în locurile prevăzute în ordonanță”¹⁰⁹. Viceprimarul Scipio Vulcan îl dă chiar în judecată pe proprietarul Nicolae Martin din strada Mihai Viteazu colț cu strada Ștefan cel Mare, „pentru că a contravenit dispozițiilor articolului 43 combinat cu articolul 14 din Legea circulației pentru autobuzul 830”¹¹⁰. Societatea Tomis este îngrijorată de perspectiva concesiunii liniilor de autobuze și trimite mai multe memorii către Primăria Constanța. „Dorința de a cimenta și menține cu autoritățile de resort cele mai bune raporturi de a desăvârși și asigura existența și întreținerea unui serviciu regulat, ordonat, înzestrat cu autobuze dintre cele mai moderne. (...) Măsura aceasta ne-a surprins neînchipuit demult din punct de vedere moral și material, întrucât lasă să se întrezărească riscul pentru noi și șansa pentru alții de a se vedea beneficiarii unei concesiuni bazate de azi înainte pe roadele muncii noastre de 4 ani până la baza operei actuale. Dorim să obținem concesiunea transportului cu autobuze pe raza municipiului nostru fiindcă suntem fiii săi și profesioniști confirmați în această ramură. Înțelegem ca pe lângă noi să lucreze în condiții mulțumitoare și ceilalți proprietari locali de autobuze, al căror utilaj și a căror conduită va corespunde”¹¹¹.

Pentru a evita fraudele ce s-ar putea comite în gestionarea biletelor de călătorie, sunt efectuate o serie de controale de către comisii mixte ale primăriei și poliției municipale. Un astfel de control este efectuat la 11 mai 1935 și comisia are în componență pe Filip C., șeful sectorului de constatare, Grigore Leahu, șeful Poliției Municipale și Covaci Gheorghe. Constatările făcute se referă la faptul că „mașinile nr. 752 și 580 de pe linia 6 plasau bilete de 5 lei din volumul 15, volumul 16, volumul 17, care deși erau perforate cu timbrul primăriei, dar purtau semnătura șefului sectorului de constatare falsificată”¹¹². Procedând la o verificare amănunțită la Biroul Uniunii Proprietarilor de autobuze din Bulevardul Regina Maria, s-au mai găsit în



¹⁰⁶ Idem, dosar 10/1934, f. 32

¹⁰⁷ Idem, dosar 9/1935, f. 8

¹⁰⁸ Ibidem, f. 12

¹⁰⁹ Ibidem, f. 14

¹¹⁰ Ibidem, f. 15

¹¹¹ Ibidem, f. 34

¹¹² Ibidem, f. 40

depozitul de bilete următoarele volume falsificate: vol. 18, dublu de 5 lei; vol. 17, dublu de 5 lei. Din această asociație fac parte domnii Max Ioniță, strada Timișana nr. 74, proprietarul autobuzelor 713, 727, 743, Eremia Marin, Constantin Zamfirescu, Carol Niculescu, Dr. Popescu și E. Gardan, V. Șchiopu, Ștefan Popa, Elena Dumitrescu, V. Păcuraru, Ion Andreeescu, Dumitru Vlad, Anton Badea și Ghiță Teodoru. În procesul verbal se precizează că „având în vedere scopul de înființare a taxelor pentru uzul excepțional al străzilor și bulevardelor prevăzute în cuprinsul teritoriului municipiului Constanța, se va constata cuantumul taxelor extrase și faptul falsului din Codul Penal”¹¹³.

La 7 mai 1935 primarul orașului, prin adresa 11793, cere „amendarea lui Gheorghe Verdeș, proprietarul mașinii 561, ce face cursa pe linia 5, pentru motivul că a încasat taxa de la pasageri fără a da bilete”¹¹⁴.

Richard von Prevenhueber din București transmite la 18 iunie 1935 „o ofertă pentru constituirea unei societăți municipale de autobuze pentru municipiul Constanța, iar ca anexe o societate de autobuze pentru întreaga Dobroge, ca și una de vapoare motor pentru coasta Mării Negre”¹¹⁵. În același timp, în adresă el arată extraordinara importanță a acestor societăți pentru prosperitatea Constanței. Chiar trebuie, spune el, „de a se avea în vedere și faptul foarte important al mijloacelor de transport în sezonul de vară pentru aceia ce vor face băi la Mamaia, la Vii și la Eforie. Din toate aceste puncte de vedere se impune aceea a unei societăți serioase, bine organizate și bine dirijate de transport în comun. Din cauză că tramvaiele electrice sunt inferioare din punct de vedere tehnic față de autobuze, lucru ce a făcut ca în marile metropole europene tramvaiele electrice să fie înlocuite cu autobuzele, se impune dar, pentru Constanța, crearea unei societăți de autobuze. Ea ar purta numele de Societatea Anonimă pe Acțiun, de Autobuze Municipală Constanța sau pe scurt, SAAC. Societatea va pune în circulație un număr de 60 autobuze, iar vara și autocare cu câte 30 de locuri (pe banchete). Dacă se face simțită necesitatea unui număr mai mare de vehicule, mă oblig a le furniza. Autobuzele și autocarele vor fi din una din cele mai mari uzine din Europa, care fabrică special asemenea vehicule. Este bine înțeles că aceste autobuze vor îndeplini toate cerințele de confort, curățenie și estetică. Municipiul obține prin aceasta un nou factor

de civilizație și înfrumusețare. Pentru a obține concesiunea pe numele meu, ofer municipiului Constanța în primul an 800.000 lei, în anul al doilea 900.000 lei și în următorii, câte 1.000.000 lei până la expirarea contractului”¹¹⁶.

Se pare, că oferta a venit prea târziu, deoarece în arhiva primăriei se găsește adresa nr. 16819/19 iunie 1935, transmisă de primar către primul procuror al orașului, în care se precizează „că de la 10 iunie 1935 s-a adjudecat asupra societății Săgeata din București, pentru suma de 1.760.000 lei plus 0,25 lei la fiecare bilet”¹¹⁷, transportul public în Constanța. Se mai arată că proprietarii locali de autobuze au luat parte la licitație, dar au fost respinși pentru că au oferit doar 800.000 lei. În aceste condiții „ei încearcă o acțiune de agitație care dăunează bunei ordine și creează o atmosferă de neliniște”¹¹⁸. La licitația din 10 iunie 1935 s-au prezentat următoarele societăți:

Societatea „Săgeata” din București

Societatea „Unirea” din Constanța

Societatea „N.N. Simion” din Râmnicu Vâlcea

Adjudecarea provizorie s-a făcut asupra societății „Săgeata”, care a oferit o redevență anuală de 1.760.000 de lei. Primarul Scipio Vulcan arată că în urma licitației „nu s-a prezentat nici o contestație”¹¹⁹. El trimite chestorului adresa nr. 19043/9 iulie 1935, în care arată că de la 7 iulie a intrat în vigoare „noua concesiune a autobuzelor Săgeata ce circulă în cuprinsul municipiului”¹²⁰, rugându-l a binevoi de „a lua imediat măsuri de a se opri circulația vechilor autobuze cu pasageri de pe toate liniile”¹²¹. Contractul de concesiune a fost autentificat de Tribunalul Constanța, sub nr. 3173 din octombrie 1935, pe termen de 10 ani, adică de la 10 iunie 1935 până la 15 iunie 1945.

Societatea de Transporturi Auto – S.A.R., cu sediul central în București, pe lângă concesiunea autobuzelor din municipiul Constanța mai exploata următoarele trasee:

Zatreni – Horez – Râmnicu Vâlcea;

Băile Govora – Râmnicu Vâlcea;

Bălcești – Drăgășani – Râmnicu Vâlcea.

Evident, această nouă situație a creat unele probleme pentru angajații proprietarilor de autobuze din Constanța, care au rămas șomeri „din cauză că au fost concediați de societățile orașului, prin concesiunea liniilor de autobuze societății Săgeata din București”¹²². Ei cer primăriei să intervină pe lângă societatea



¹¹³ Ibidem, f. 40

¹¹⁴ Ibidem, f. 41

¹¹⁵ Ibidem, f. 45

¹¹⁶ Ibidem, f. 46

¹¹⁷ Ibidem, f. 54

¹¹⁸ Ibidem

¹¹⁹ Ibidem, f. 56

¹²⁰ Ibidem, f. 60

¹²¹ Ibidem

¹²² Ibidem, f. 69

bucureșteană pentru a fi angajați, stabilind și delegați care să le susțină interesele, pe domnii Alfred Haver și Marin Pascu. Conform art. 22 din caietul de sarcini funcționarii din primărie și jandarmii au o reducere de 50% la biletele și abonamentele de călătorie. Cu toate acestea, în unele cazuri societatea încalcă articolul, neacceptând gratuitatea și determinându-i să facă reclamații împotriva societății de transport, care refuză „a se conforma clauzelor din caietul de sarcini”¹²³. De altfel la 15 iulie 1935 este înregistrat la primărie memoriul cu nr. 19879, către primar, al locuitorilor din zona de S-V a orașului, cu următorul conținut: „Municipiul orașului Constanța, de sub conducerea pricepută și devotată a dumneavoastră, Domnule Primar, a realizat lucrări mari și întotdeauna a căutat să pună orașul nostru, Perla Mării Negre, la un nivel de civilizație cu orașele din occident.

Suntem deci convinși că și în aceasă direcție o să luați măsurile necesare ca, circulația pe linia 3 și 5 să se reglementeze și să se modernizeze prin măsuri noi și comode”¹²⁴. Se observă din acest memoriu, că primarul orașului Constanța, se bucura de o înaltă apreciere în rândul cetățenilor, iar comunicarea cu instituția primăriei era una directă și în sprijinul rezolvării problemelor curente ale orașului. La 31 octombrie 1935 directorul societății „Săgeata”, Rusalis C., trimite către primărie adresa nr. 30655 cu „tariful pentru abonamentele lunare ce vom emite pentru publicul călător, cât și pentru elevii de școală”¹²⁵, cerând a dispune să se fixeze pentru fiecare categorie taxa lunară respectivă. Potrivit art.22 din caietul de sarcini, societatea pune în vânzare biletul de corespondență, „cu care orice pasager va putea călători pe două linii diferite, cu prețul de lei 6”¹²⁶. Cota cuvenită primăriei la fiecare bilet era de 0,25 lei, în raport cu valoarea abonamentului. La un abonament de 750 lei pe lună, pentru toate liniile, societatea „Săgeata” trebuie să depună anticipat 60 de lei pentru minim 8 drumuri zilnice. Abonamentele eliberate de societatea „Săgeata” „vor fi vizate de primărie, depunându-se și suma cuvenită, la constatare se va ține o evidență de fiecare abonament eliberat, iar la luna viitoare societatea va depune taxa legală, cu o declarație că orice abonament nevizat de primărie va atrage după sine aplicarea dispozițiilor pecuniare prevăzute de art. 20 din caietul de sarcini”¹²⁷. Această adresă transmisă societății de transport este semnată de șeful sectorului de constatare, C. Filip.

Numărul mare de reclamații făcute de cetățenii

orașului Constanța după concesionarea transportului public arată că lucrurile nu stau așa cum prevede caietul de sarcini și contractul încheiat cu primăria. Delegatul Ministerului de Interne în comisia de control pe lângă Societatea de Autobuze din Constanța, Gheorghe Rigani, împreună cu inginerul Nedelcu și comisarul șef al poliției, Alexandru Grigore Leahu, vor efectua un control în urma căruia vor face procesul verbal din 11 noiembrie 1937, în care vor arăta o serie de nereguli constatate în transportul public de călători efectuat de societatea „Săgeata”, care funcționează de 2,5 ani, „și nici până azi nu a adus la îndeplinire următoarele clauze ale caietului de sarcini și ale contractului încheiat la 15 iunie 1935:

1. în art. 1 al caietului de sarcini se prevede obligativitatea serviciilor de transport pe traseele stabilite prin caietul de sarcini;

2. art. 6 prevede ca societatea să pună atâtea autobuze pe traseu, astfel ca plecările de la cap de linie ale traseelor stabilite să fie efectuate minim din 7 în 7 minute, indiferent dacă sunt pasageri de transportat sau nu;

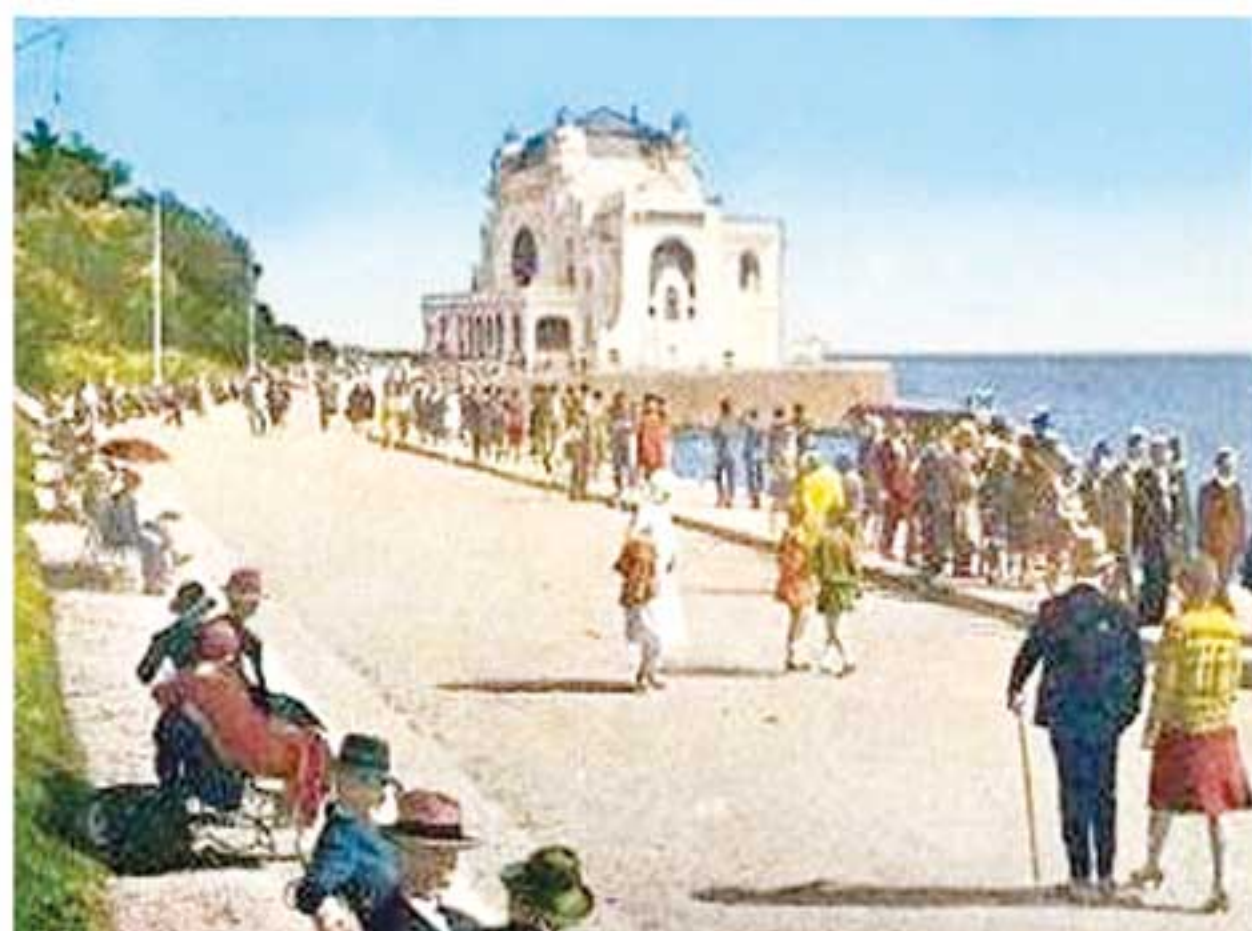
3. o altă cauză a mersului neregulat al autobuzelor este nerespectarea art. 16, care prevede înnoirea materialului rulant. Societatea dispune de 38 de autobuze, din care 32 în stare de funcționare;

4. prin art. 19 societatea se obligă să construiască căsuțe de așteptare la un an de la contract, la cap de linie;

5. nu a afișat pe stâlpi nici până acum tablitele care stabilesc locurile pentru stații;

6. societatea este obligată să instaleze firme luminoase cu traseul și stațiile pe unde va trece la fiecare autobuz”¹²⁸.

Societatea „Săgeata”, prin directorul său Rusalis, obiectează că din cauza străzilor impracticabile este în imposibilitate de a face curse regulate pe traseele 1, 2 și 3, cum prevede caietul de sarcini. Parcul de autobuze al societății „Săgeata” era la 11 noiembrie 1937, de 38 de bucăți, înscrise la Biroul Circulației Constanța, din care 32 de autobuze în stare de funcționare pe cele 7 trasee, prevăzute de ordonanța nr. 35732 din decembrie 1936. Un alt raport alcătuit de serviciul de contencios (șeful serviciului avocat N. Constantinescu) la 22 noiembrie 1938, în urma unor reclamații făcute de cetățenii orașului, nemulțumiți de modul cum se desfășoară activitatea transportului în comun, prezenta obligațiile pe care societatea le are (să pună în circulație



¹²³ Ibidem, f. 98

¹²⁴ Ibidem, f. 65

¹²⁵ Ibidem, f. 94

¹²⁶ Ibidem

¹²⁷ Ibidem

¹²⁸ Idem, dosar 19/1939, f. 6

mașini din 7 în 7 minute, liniile 1 și 2 să trimită mașini suficiente până în port, caroseria să aibă 20-24 locuri pe scaune, ferestrele să aibă geam de cristal de 5-6 mm, să construiască în stații căsuțe de așteptare, să înnoiască materialul rulant) și concluziile în urma controalelor efectuate. „Societatea Săgeata nu și-a îndeplinit obligațiunile contractului și caietului de sarcini cu privire la confort și igienă, la transportul regulat al pasagerilor, la siguranța și înlăturarea aglomerației, la estetica vehiculelor și comportarea personalului față de public, nici cu privire la gajul constituit (10 autobuze noi). Conform art. 17 neîndeplinirea acestor obligațiuni atrage rezilierea contractului de concesiune, fără somațiune, curs de judecată sau altă punere în întârziere. În toate cazurile rezilierea se pronunță de primărie. Sunt de părere a se rezilia contractul de concesiune, pentru ca înainte de sezon să se poată contracta o altă concesiune, care să corespundă mai bine interesului municipiului și mai ales publicului”¹²⁹.

Presă locală a luat și ea atitudine față de această situație. Ziarul „Dobrogea Jună” din 13 ianuarie 1939 trimite o adresă primarului, prin care arată că „felul cum funcționează în localitate serviciul de autobuze al societății Săgeata ridică zilnic unanime și justificate proteste din partea cetățenilor. Aceste nemulțumiri sunt provocate de numărul din ce în ce mai redus de vehicule pus în circulație și de starea acestora, ceea ce face ca tot mai rarele curse să ajungă o adevărată primejdie. Vă rog să binevoiți a dispune să ni se elibereze o copie după contractul de cesiune pe care mă oblig a-l publica gratuit în ziar, spre a putea astfel și cetățenii să vadă și să cunoască pe adevăratul culpabil”¹³⁰. Această adresă este semnată chiar de directorul ziarului, Constantin N. Sarry.

La controalele efectuate de echipe mixte ale primăriei, chesturii poliției și Ministerului de Interne, în primii 3 ani de la concesionarea transportului, s-a dovedit faptul, că societatea „Săgeata” a încălcat unele clauze din contract. Procesul verbal alcătuit din echipa de control la 29 ianuarie 1939 arată că „din numărul de 32 autobuze prezentate la examinare s-a constatat că 7 din ele urmează a fi retrase din circulație pentru a fi supuse revizuirii generale și înlocuite cu alte 7 complet reparate, vopsite etc”¹³¹. Referatul delegatului primăriei din 14 februarie 1939 cu situația autobuzelor în circulație (existau 29 de autobuze, dar circulația se face

face cu mari întârzieri, pasagerii așteptând prin stații câte 20-25 de minute), îl determină pe primarul Teodor Nicolau să emită la 10 februarie 1939 decizia cu următorul conținut: „Constatând că numita societate nu s-a conformat procesului verbal din 22 ianuarie 1939, comunicat numitei societăți cu nr. 337 din 8 februarie 1939, decidem: aplicăm societății generale de transport Săgeata pedeapsa avertisment scris, conformându-se în trei zile de a duce la îndeplinire cele constatate de comisia arătată”¹³². Cele 29 de autobuze erau repartizate pe trasee după cum urmează:

- Linia 1 - 4 autobuze;
- Linia 2 - 5 autobuze;
- Linia 3 - 4 autobuze;
- Linia 4 - 5 autobuze;
- Linia 5 - 2 autobuze;
- Linia 6 - 4 autobuze;
- Linia 7 - 5 autobuze.

În același timp primarul este înștiințat de chestorul poliției prin adresa 100/17 februarie 1939, că din totalul de 28 de accidente produse în anul 1938 în municipiul Constanța, 6 au fost ale societății Săgeata (mașinile cu numerele 954, 963, 960, 975, 967 și 972). Rapoartele primite la primărie în urma constatărilor din teren arată că „numai cele 33 de autobuze aflate în circulație nu ne satisfac mulțumitor nevoia de circulație a publicului din oraș”¹³³. Toate acestea îl vor determina pe primarul Teodor Nicolau, să transmită o nouă adresă cu nr. 17496/30 mai 1939, către societatea „Săgeata”, în care arată că pe toate rețelele din municipiu există în circulație doar 30-33 de autobuze și că o somează, „că în cazul când vom constata în următoarele 5 zile de la primirea prezentei că nu ați completat cu mașini noi și suficiente parcul de autobuze pentru a corespunde obligațiilor din contractul de cesionare, vom fi nevoiți să reziliem contractul și să cerem daunele ce ar suferi municipiul din această culpă a dumneavoastră”¹³⁴. Se pare că această somație a avut efect, deoarece în același an societatea „Săgeata” a cerut primăriei, acordul de a cumpăra autobuze noi. Prin adresa 35313/11 noiembrie 1939, primăria răspunde că aprobă să se cumpere „de la firma Leonida 20 șasiuri complete de marcă Chevrolet, tip Bus oraș, model 183 Dubraisset. Noile autobuze vor avea două uși, cea de intrare fiind înapoia mașinii, unde se va face și taxarea pasagerilor, taxatoarea șezând pe loc fix la intrare. Culoarea va fi albastru marin, cu o dungă de bronz alb”¹³⁵. Primăria solicită acest tip de



¹²⁹ Ibidem, f. 1
¹³⁰ Ibidem, f. 3
¹³¹ Ibidem, f. 5
¹³² Ibidem, f. 11
¹³³ Ibidem, f. 28
¹³⁴ Ibidem, f. 32
¹³⁵ Ibidem, f. 51

autobuze, deoarece ele puteau fi folosite ca mijloace de transport în situația de mobilizare. Acest lucru îl vom găsi și în adresa Ținutului Marea nr. 1129/29 ianuarie 1940, prin care se cere, „a lua măsuri de a se pune în vedere concesiunii de autobuze Săgeata că autobuzele proprietatea acestei concesiuni, ce se găsesc în circulația în cuprinsul municipiului Constanța, să fie amenajate în așa fel încât la momentul oportun să poată fi transformate în autoambulante”¹³⁶. Conform adresei Inspectoratului General Sanitar, privitoare la amenajările pentru autobuze, acestea trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

1. ușile laterale să se poată închide
2. să se amenajeze uși duble la fund
3. să se amenajeze la fund o scară care să se poată strânge
4. în interior, pe o latură, o banchetă, iar pe cealaltă două bancarde
5. sub banchete, spațiu pentru 2-3 lădițe, pentru material sanitar.

În anul 1940, au existat reclamații din partea cetățenilor orașului și amenzi aplicate de primărie pentru nerespectarea contractului de concesiune. Prin adresa din 15 iulie 1940, societatea „Săgeata” consideră că „toate aceste învinuiri nu au bază contractuală și nu pot cădea asupra noastră, ci asupra gravelor evenimente din cursul ultimului an, care au dus la lipsa de piese de reparații, lipsa de cauciucuri, lipsa de personal, dublarea sau chiar triplarea cheltuielilor, stoparea importului de autobuze. Aducerea de 18 autobuze noi în timpuri ca cele de astăzi, cu o investiție de 14.000.000 lei reprezintă o probă de extremă bunăvoință și de neînsemnat curaj. Este îndestul a menționa că în absolut nici unul din marile orașe din țară nu s-a adus nici un autobuz nou în cursul anului 1940”¹³⁷. La intervenția Ținutului Marea, primarul Horia Grigorescu a anulat unele amenzi aplicate societății de transport, deoarece unii dintre șoferii acesteia (Movilă Dumitru, Scumpieri Mihai, Lungu Victor) au fost concentrați și mobilizați la diferite unități militare, iar 7-9 autobuze trebuiau să fie rechiziționate de către comandamentul teritorial.

După declanșarea războiului și declarațiile de apartenență ale României la Axa Germania-Italia, au apărut și reclamații de altă natură, cum este cea a Camerei de Comerț și de Industrie Constanța, din 20 ianuarie 1941, pe care o prezentăm în continuare: „Domnule Primar, avem onoare a vă aduce la cunoștință

că societatea Săgeata are în serviciul său un evreu, cu numele de Ilie Maneș, care îndeplinește funcțiunea de cap de linie la Ovidiu. Întrucât acest funcționar are o purtare care lasă de dorit atât cu personalul societății cât și cu publicul, vă rugăm să binevoiți a dispune concedierea numitului de la sus-zisa societate. Trăiască legiunea și căpitanul!”¹³⁸. Cele 7 autobuze ale societății „Săgeata” au fost rechiziționate pentru Regimentul 34 infanterie Constanța, baza aeriană a Regimentului 3 București și Regimentul Pionieri de Gardă București. Prin adresa 16588/11 iunie 1941 primarul D. Rădulescu cere ministrului să nu se mai rechiziționeze autobuze din municipiul Constanța, deoarece situația transportului public devine deosebit de gravă. În ziarul „Universul” se susține și se cere introducerea aparatelor de taxat la autobuze, deoarece dacă un pasager nu știe românește, șoferul îl încasează de 4-5 ori mai mult. În anul 1942, după ce România intră în război alături de Germania nazistă și participă la campania din est, Primăria Constanța face demersuri pentru aducerea și instalarea în Constanța a tramvaielor de la Odessa. Șeful serviciului administrativ, Gheorghe Ionescu, prin referatul din 27 martie 1942, relativ la această problemă, solicită „să se desemneze pe lângă persoana vizată de Direcțiunea exploatarea comunale încă un domn de la serviciul tehnic al municipiului, dat fiind că lucrarea de transport de la Odessa la Constanța este foarte grea și alegerea materialului impune o deosebită atenție și pricepere”¹³⁹. Prin adresa 16372/13 aprilie 1942, primăria solicită ministerului „a se comunica aprobarea guvernământului Transnistriei, pentru a ni se ceda stocul de tramvaie din disponibilul hotărât de guvern. Primăria municipiului Constanța, relatând la timp motivele care au justificat la timp cererea de instalare de tramvaie, dumneavoastră ați binevoit a aprecia și aproba ca municipiul Constanța să se folosească de acest mijloc de transport în viitor, ca una din unitățile administrației locale care a avut de suferit îndeosebi de pe urma războiului, care are nevoie să fie sprijinită”¹⁴⁰. Ca urmare a rechiziționării autobuzelor, societatea „Săgeata” este în imposibilitate de a-și plăti datoriile contractuale. Primarul Nicolae Oprescu îi transmite somația 12334/30 martie 1942, acordându-i „un ultim termen la 1 mai 1942 pentru plata integrală a redevenței datorată, binevoind că în caz contrar vom lua măsuri de reziliere a contractului”¹⁴¹. Deoarece până la 2 mai 1942, societatea nu a depus suma datorată,



¹³⁶ Idem, dosar 69/1940, f. 3

¹³⁷ Ibidem, f. 42

¹³⁸ Idem, dosar 2/1941, f. 12

¹³⁹ Idem, dosar 40/1942, f. 19

¹⁴⁰ Idem, dosar 69/1940, f. 23

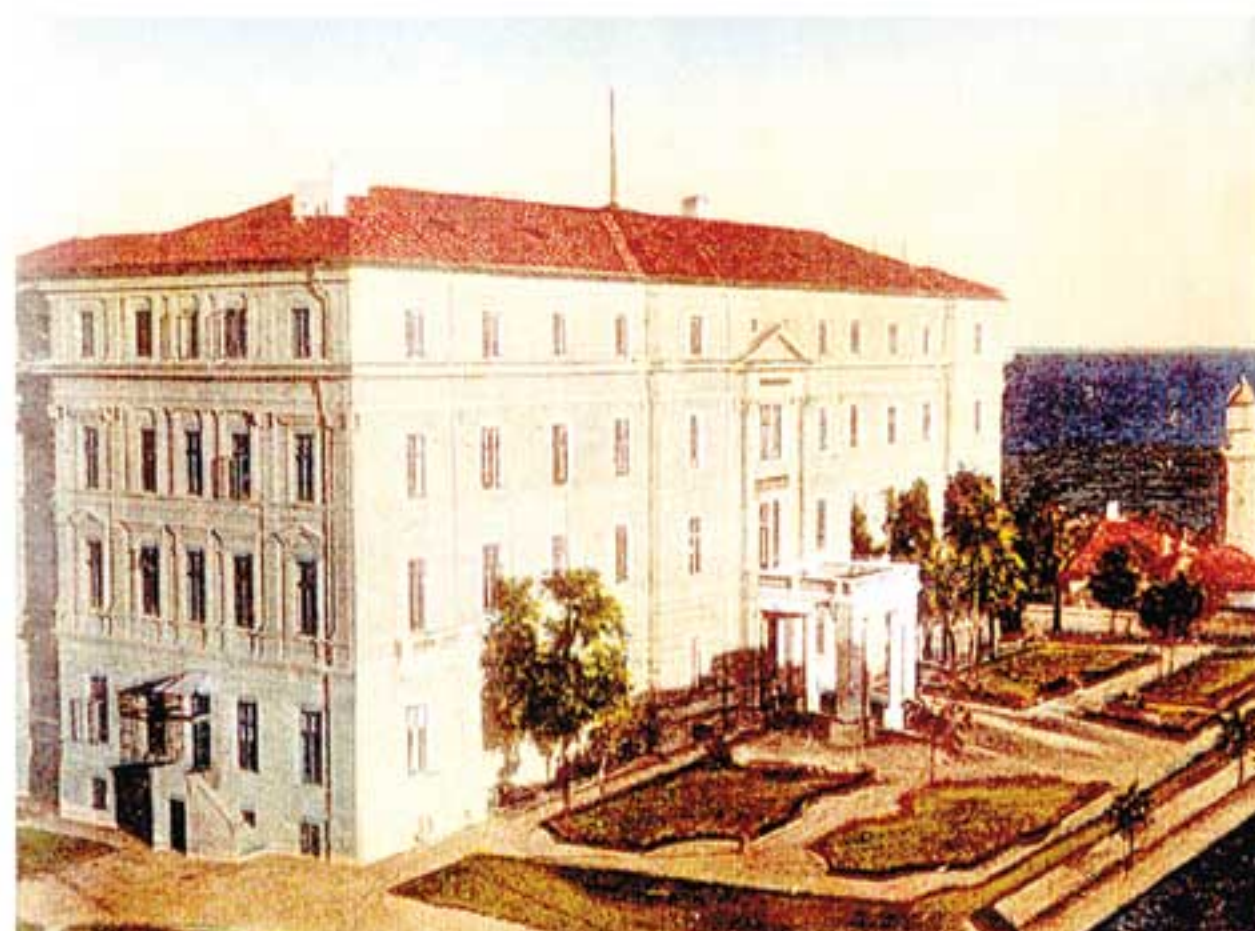
¹⁴¹ Ibidem, f. 37

serviciul financiar s-a sesizat și urmează să ia măsura de reziliere a contractului autentificat la Tribunalul Constanța sub numărul 3173/935. Contractul va fi reziliat prin decizia 25323/27 mai 1942. În decizie, se mai specifică faptul, că se declară confiscată garanția și se va urmări plata debitului restant. În același timp, se continuau demersurile pentru aducerea tramvaielor de la Odessa. Prin telegrama 24721/26 mai 1942, se transmite Primăriei Constanța, următoarea înștiințare: „Vi se face cunoscut că Președinția Consiliului de Miniștri a comunicat cu adresa 4723/942 că vi s-au repartizat din materialele aflate disponibile la Odessa 8 vagoane de tramvai cu motor, 6 remorci de tramvai, 5 kilometri de cale, 100 stâlpi, 4 kilometri cablu, un grup convertitor”¹⁴². Telegrama este semnată de șeful serviciului capturi Odessa, general inginer D. Vasiliu. Ca răspuns la această telegramă se înștiințează că pentru recepționarea și expedierea materialului repartizat, va pleca imediat la Odessa inginerul Alecu Corneliu, detașat de la Direcția Silozurilor. Ajuns la Odessa, inginerul constănțean a constatat o discrepanță mare între ceea ce aprobase guvernul român pentru municipiul Constanța, și ceea ce oferea municipalitatea orașului Odessa. El trimite imediat o scrisoare către Constanța, în care precizează greutățile pe care le întâmpină și faptul că „domnul ajutor de primar Sinechiu, care se ocupă cu aceste lucruri este plecat la București, unde rămâne câteva zile. Domnul general Vasiliu a predat tot materialul de captură primăriei orașului și prin urmare nu mai are nici un amestec. Nu există o autoritate superioară locală care să administreze conflictele ce se ivesc. Domnul Sinechiu, basarabean, născut la Chișinău, este prieten cu domnul inginer Ursu, delegatul întreprinderii comunale Chișinău. Din această cauză a atribuit acestuia material mai mult decât a aprobat președinția. De asemenea, i-a atribuit numai tramvaie ușoare, modelul cel mai nou, lăsând pentru Constanța numai tramvaie mari și vechi, care sunt greu de transportat. Nu avem ce face numai cu 5 sau 6 kilometri cale simplă (adică 2 șine). Nu se poate transporta nimic cu vaporul. Ieri dimineață a fost torpilat vaporul SMR Sulina și riscăm prea mult. Vom aduce cu trenul. Trebuie să refacem pavajul acolo unde scoatem liniile și nu există aici nici un pavaj. Va fi nevoie, foarte probabil, să aducem pavaj din Regat. Societatea tramvaielor caută în toate chipurile să amâne cât mai mult lucrurile, în

nădejdea că vor putea să nu mai dea până la urmă nimic. Domnul Sinichiu ajută cât poate această atitudine, din dorința de a păstra tramvaiele pentru Odessa. Vă rog să primiți asigurarea că voi face tot ce-mi va fi posibil și eu îmi doresc mult a vă ajuta să aduceți tramvaie la Constanța”¹⁴³. În telegrama primarului Nicolae Oprescu către maiorul Iamandi, se arată, că la Odessa, delegaților primăriei li se pune la dispoziție material distrus de bombardamente. „Reaua voință și reaua intenție pleacă de la personalul rusesc rămas în serviciul tramvaielor Odessa”¹⁴⁴. La 26 august 1942, primarul emite decizia 41969, prin care, „se numește o comisiune pentru studierea introducerii tramvaiului în orașul Constanța din punct de vedere tehnic și financiar, în vederea tramvaielor obținute de la Odessa, compusă din:

Colonel N. Oprescu – președinte
Arhitect I. Căpsuneanu
Doctor inginer E. Bota
Inginer I. Mangoianu
Inginer Mertinger
Gheorghe Filip
Avocat M. Lalla”¹⁴⁵.

Deoarece serviciul de transport era concesionat societății „Săgeata”, s-a încheiat o înțelegere între primărie și aceasta, pentru instalarea și funcționarea tramvaiului în municipiu. Această înțelegere a fost autentificată la data de 22 decembrie 1942, prin următoarea declarație: „Subscrisa Săgeata – SAR de transport, din București, Calea Victoriei nr.116, reprezentată de domnul inginer Nicolae Lupaș, administrator delegat unic, declarăm că în ceea ce privește tramvaiele renunțăm la exclusivitatea traseelor pentru transportul călătorilor în comun, în interiorul municipiului Constanța, exclusivitate prevăzută de art.4 din contractul de concesiune. Această renunțare o facem numai în vederea introducerii tramvaielor pe traseele municipiului Constanța și numai dacă exploatarea transporturilor de călători cu tramvaiele se va face în regie proprie și directă de primărie”¹⁴⁶. Eforturile primăriei nu au fost zadarnice, astfel (ca mult mai târziu pentru o perioadă destul de scurtă), în anul 1943, în luna noiembrie au fost începute lucrările pentru introducerea primei linii de tramvai din Constanța, cu vagoane aduse de la Odessa, de către autoritățile române și predate administrației civile a orașului. Lucrările legate de exploatarea tramvaiului, au fost executate de Uzinele



¹⁴² Idem, dosar 40/1942, f. 62

¹⁴³ Ibidem, f. 72

¹⁴⁴ Ibidem, f. 76

¹⁴⁵ Ibidem, f. 121

¹⁴⁶ Ibidem, f. 17

Comunale Constanța, ca Regie Publică Comercială. Din materialele primite de la Odessa, s-au executat următoarele lucrări:

- construirea liniei de tramvai pe B-dul Regina Maria în lungime de aproximativ 2,5 Km, cu o buclă terminus în str. Onești, linie simplă, cu două deviatoare și șină tip Vignol.
- construirea liniei de tramvai pe str. Carol în lungime de aproximativ 1,7 Km, cu o buclă terminus la stația C.F.R. Constanța, linie dublă, care se prelungește și pe B-dul Regina Maria până în str. Moldovei, cu folosirea șinei de tip Phonix.
- s-au montat un număr de 208 stâlpi de beton armat și Mannesman, pentru susținerea firului aerian de contact. Stâlpii de beton au fost confecționați de Uzinele Comunale Constanța.
- s-a executat profilarea firului de contact de 8 mm.
- s-a construit o remiză pentru reparația vagoanelor de tramvai, unde au fost instalate și atelierele compuse din următoarele secții: mecanic, lăcătușerie, ajustaj, sudură, electrică, rebobinare, tâmplărie și fierărie.
- în interiorul remizei de tramvaie s-a construit un compartiment pentru instalarea provizorie a substanței de convertire a curentului, până când se va construi uzina proprie. Aceasta urma să servească atât pentru tramvaie cât și pentru stația de pompare a apei din rezervorul construit pe str. I.C. Brătianu.
- s-a început reparația celor 9 vagoane de tramvai, din care 5 în atelierele proprii, iar restul de 4 prin fabrica Getta (proprietate a inginerului Radu Stoika, cel care în 1920 a înființat prima societate de transport în Constanța.
- vagoanele au fost complet renovate, construcția caroseriei fiind executată din nou, fiind prevăzute cu uși care se deschideau și închideau cu aer comprimat printr-un dispozitiv special.

Construcția liniei de tramvai cât și reparația vagoanelor a fost stabilită a se termina în luna februarie 1944, urmând ca în cursul aceluiași an, în primăvară, a se pune în funcțiune, prima linie de tramvai electric din municipiul Constanța.

Traseul era: B-dul Tomis - Poșta Veche și pe B-dul Mamaia până la Spitalul Militar. Din păcate acest tramvai a funcționat o perioadă destul de scurtă de timp, după care a fost desființat datorită condițiilor impuse României la sfârșitul celui de-al doilea război mondial, prin Convenția de Armistițiu, încheiată cu Uniunea Sovietică. Aceasta a considerat că a făcut un abuz prin aducerea tramvaiului

de la Odessa.

În continuare, datorită războiului, transportul public în orașul Constanța, nu s-a desfășurat în condiții foarte bune. Bombardamentele, rechizițiile, distrugerile provocate orașului și diferitelor societăți, au influențat în mod direct și căile de comunicație. Adresa 7579, din 10 martie 1942, înștiințează Soc. „Săgeata” că „s-a aprobat scutirea de la rechiziție până la 21 martie 1943 a celor șase autobuze care circulă în prezent pe traseele din interiorul Municipiului Constanța”. La 17 iunie 1942, prin adresa nr. 31511, Soc. „Săgeata” propune primăriei „măsuri de îmbunătățire a transportului public prin mărirea tarifelor”.

Primăria va da răspuns acestei cereri abia în luna decembrie prin Ordonanța nr. 40030 din 22 decembrie 1942, de majorare a tarifelor. Din documentele de arhivă, Chestura Poliției Constanța, certifică faptul, că societatea de transport călători „Săgeata” a avut în circulație în anii 1939 - 1942 numărul de mașini notat mai jos:

	1939	1940	1941	1942
Ianuarie	32	27	16	9
Februarie	32	27	16	9
Martie	32	27	16	9
Aprilie	37	38	24	6
Mai	37	38	24	6
Iunie	37	38	24	6
Iulie	22	37	11	-
August	22	37	11	-
Septembrie	22	37	11	-
Octombrie	16	27	10	-
Noiembrie	16	27	10	-
Decembrie	16	27	10	-

Analizând cu atenție acest tabel și cunoscând că România a fost angrenată în vâltoarea celui de-al II-lea război mondial, se observă foarte bine că transportul public al orașului a înregistrat perturbări serioase, mai ales, începând cu anul 1942, când orașul a fost supus bombardamentelor puternice ale aviației sovietice. Rechiziționarea mijloacelor de transport a făcut ca în oraș acesta să dispară pentru o perioadă.

După terminarea războiului, vor avea loc schimbări profunde în ceea ce privește proprietatea asupra acestui serviciu. În anul 1946 apare cooperativa „Transportul Dobrogean”, (cu sediul în str. Grivița nr. 2), condusă de către Aurel Bârsan, în cadrul căreia



funcționau 25 de autobuze aparținând unui număr de 24 de proprietari. Aceștia erau obligați să încheie un contract lunar de concesiune și să depună o cauciune de 10.000 lei. La 26 august 1946, aceasta a încheiat cu Primăria Municipiului Constanța, contractul de concesiune nr. 11811.

Momentul cel mai important, l-a constituit naționalizarea mijloacelor de producție. Documentele existente în arhiva primăriei, privitoare la această perioadă, sunt concludente în acest sens. În anii imediat următori încheierii războiului, ca urmare a schimbărilor petrecute, au apărut și disensiuni între administrația locală și societatea de transport.

La 20 martie 1948, primarul municipiului Constanța transmite către Ministerul de Interne referatul comisiei de verificare din care se vede „modul defectuos cum înțelege Societatea Transport Dobrogean concesiunea transportului în comun cu pasageri în municipiul Constanța să-și îndeplinească obligațiile prevăzute în caietul de sarcini.

Nemulțumirile create în sânul populației, cât și lipsa de înțelegere a proprietarilor de mașini ne obligă să luăm măsura de reziliere a contractului sau preluarea întregii activități în cazul când societatea va sabota activitatea administrației municipale”¹⁴⁹. Acest referat a fost alcătuit pe baza unui raport pe care vi-l prezentăm în continuare: „Traseul liniei 3 să fie prelungit pe strada Frunzelor, până în strada Fulgerului între orele 6-8 dimineața și 18-20, adică în orele de mare afleuță, asigurând astfel legătura cu orașul a celor două cartiere muncitorești Coiciu și Caton Movilă.

Traseul liniei 4 să fie prelungit până la gara Palas (...).

Curățenia în interiorul și exteriorul autobuzelor lasă de dorit.

Unele sunt deteriorate și se pot vedea mașini care circulă fără uși.

Unele mașini au caroseria de o construcție incomodă.

Personalul nu are halate.

Tipul de culoare diferă.

Materialul rulant este extrem de uzat.

Motorul nu e acoperit în interior.

Frânele sunt defecte la multe mașini.

Unele mașini au maxim 15 scaune.

Nu este afișat orarul de funcționare al mașinilor”¹⁵⁰.

La 14 iulie 1948, serviciul tehnic transmite către primar adresa cu următorul conținut: „Vă facem cunoscut că clădirea proprietatea fostei societăți de autobuze Săgeata, situată în cartierul Tăbăcărie se află părăsită de foștii proprietari și în prezent în stare de ruină, prezentând un permanent pericol public prin focarele de infecție ce s-au creat din gunoaiile și murdăriile aruncate acolo.

Vă rugăm să binevoiți a dispune să se intervină către serviciul sanitar, ca în conformitate cu dispozițiile legii sanitare să constate starea în care se găsește acest imobil și în consecință să dea cuvenita decizie definitivă de dărâmare”¹⁵¹.

La data de 19 iulie 1948, primarul emite decizia cu nr. 6217, în care arată că „până la hotărârea Comisiei Interimare se va continua exploatarea serviciului de transport în comun de pasageri cu proprietarii de autobuze din municipiul Constanța sub directivele și organizarea municipiului Constanța în următoarele condițiuni:

Plata personalului cade în seama proprietarilor.

Să plătească anticipat o cotă de 25% din valoarea biletului, în care se cuprinde redevența comunei, cheltuielile de regie ale organizării serviciului, confecționatul biletelor și cota de 2% cuvenită creditului județean și comunal.

Proprietarii suportă orice impozit, taxă sau contribuție legală”¹⁵².

De remarcat faptul, că încă din 18 iunie, cu adresa nr. 10079, Institutul Național al Cooperăției transmisese către Federația Constanța decizia luată în ședința din 16 iunie de către Comitetul de Direcție al Institutului Național al Cooperăției, prin care Federația Constanța era însărcinată să efectueze „lucrările de lichidare ale Cooperativei de Transporturi Transportul Dobrogean din comuna Constanța, județul Constanța, Calea Griviței nr. 2”¹⁵³. Concesiunea dreptului exclusiv al transportului în comun de pasageri în municipiul Constanța, a încetat de a mai avea ființă legală.

Adresa este semnată de directorul Institutului, D. Protopopescu și șeful serviciului, Fl. Luscan. La data de 30 iulie 1948 a luat ființă Exploatarea Comunală a Transportului în Comun de persoane în municipiul Constanța, conform deciziei Comisiei Interimare și a aprobării Ministerului Afacerilor Interne, Direcțiunea Generală a Exploatărilor Comunale, nr. 9019/1948, înregistrată sub nr. 17805/1948. Potrivit art.1, lit. B, din



¹⁴⁷ Ibidem, f. 96

¹⁴⁸ Ibidem, f. 87

¹⁴⁹ Idem, dosar 17/1948, f. 3

¹⁵⁰ Ibidem, f. 4

¹⁵¹ Idem, dosar 4/1948, f. 41

¹⁵² Idem, dosar 17/1948, f. 10

¹⁵³ Ibidem, f.15

decizia Ministerului Afacerilor Interne nr. 8871, relativ la condițiile de organizare a întreprinderilor comunale, publicată în M. Of. nr. 286 din 13 august 1948, funcționează ca un serviciu distinct în cadrul administrației municipale și a bugetului general al Primăriei Municipiului Constanța, până ce această exploatare va fi dotată cu tot utilajul și parcul de mașini propriu.

În raport cu așezarea geografică și cu perimetrul construibil al orașului, exploatarea de transport în comune persoane avea următoarele trasee:

Linia nr. 1- Depozitul de armăsari (bariera Anadolchioi)- Piața Ovidiu- 23 August;

Linia nr. 2- Str. Răchitași (cartierul Uzinei Electrice)- Piața Ovidiu. Pe ruta: B-dul 6 Martie- str. 23 August;

Linia nr. 3- Str. Fulgerului (cartierul Coiciu)- Piața Ovidiu. Pe ruta: str. Frunzelor- Izvor-Mihail Coiciu-Mihail Viteazul-Ștefan cel Mare-str. 23 August.

Linia nr. 4- Str. Elena Cuza (cartierul Filimon Sârbu)- Pacul Mazim Gorki. Pe ruta: șos. Basarabi- str. Ștefan cel Mare-str. 23 August;

Linia nr. 5- Km 5 - Parcul Maxim Gorki. Pe ruta: șos. Mangaliei- str. Ștefan cel Mare- str. 23 August;

Linia nr. 6- Piața Filimon Sârbu (Chiliei)- Gara Maritimă. Pe ruta: Filimon Sârbu- Valea Albă- Moldovei- B-dul 6 Martie- 23 August.

Dotarea exploatării consta din:

- 40 de autobuze și autobărți;
- un atelier propriu pentru repararea și realizarea parcului propriu;
- un garaj pentru adăpostul și curățarea autobuzelor.

Colectivul de conducere a fost numit de către primarul Gheorghe Olteanu, prin decizia nr. 19318 din 23 august 1949. Conducătorul exploatării a fost numit domnul Mihai Gheorghe, ajutor și responsabil tehnic, domnul Menicenco G. și contabil, domnul Ionescu Nicolae.

Pentru clarificarea situației, la 20 august 1948, Primăria Municipiului Constanța, emite decizia cu nr. 19056, care are următorul conținut:

„Noi, Gheorghe Olteanu, primarul municipiului Constanța.

Asupra ofertei Băncii Federale Constanța, str. Ion Bănescu nr. 9, înregistrată sub nr. 7571 din 12 august a.c., prin care punem la dispoziția primăriei municipiului

Constanța întreg inventarul fostei Cooperative Transportul dobrogean din Constanța, a cărei lichidatoare este Federala, în baza ordinului Institutului Național al Cooperăției nr. 10079 din 18 iunie a.c., contra sumei de lei 1.300.000, spre a servi la utilizarea și dotarea parcului de autobuze proprii pentru exploatarea transportului în comun de pasageri.

Văzând deciziunea comisiei interimare de la 30 iulie a.c., punctul 4, prin care se hotărăște ca organizarea și administrarea acestei exploatări a transportului în comun de pasageri să se facă sub formă de serviciu în cadrul administrației comunale, până ce va fi dotată cu utilajul și parcul de mașini necesar, proprii exploatării.

Având în vedere procesul verbal al comisiei de evaluare, din 12 august a.c., special constituit de comisiunea interimară, prin care stabilește că pentru:

- atelierul de reparat mașinile din Bulevardul I.G.

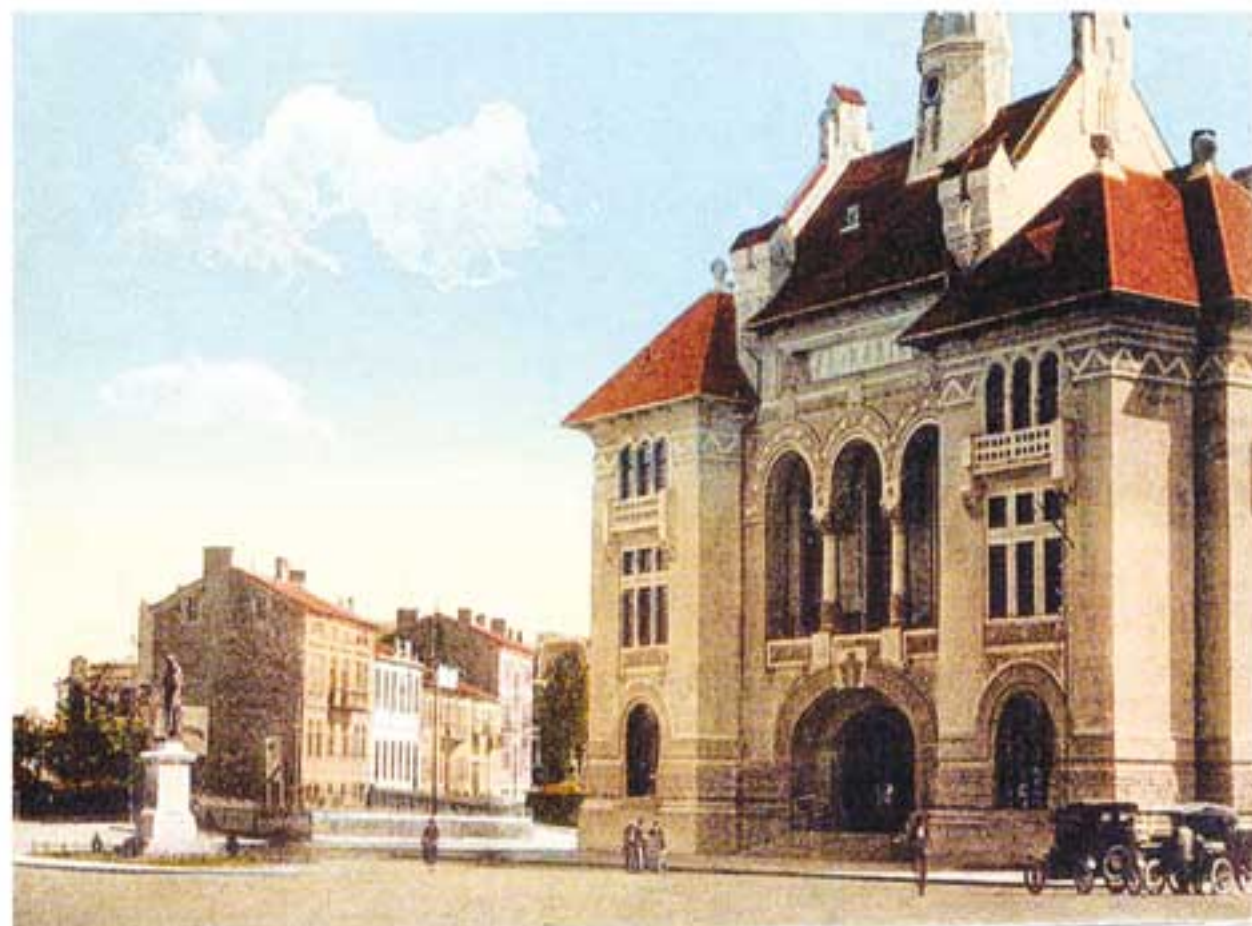
Duca 45

- autobuzul nr. 902 Constanța

- 11 mașini și o remorcă, deteriorate, toate proprietatea fostei Cooperative Transportul Dobrogean, să se plătească o sumă globală de lei 1.300.000 (un milion trei sute mii), preț în care se includ toate taxele și impozitele acestei vânzări, iar că întregul inventar se predă liber de orice sarcină fiscală.

Constatând că în interesul administrației municipale este absolut necesar să se facă această procurare spre a se putea crea un parc de autobuze proprii, operațiune ce nu se poate face decât prin tratare prin bună învoială, potrivit art.14 din legea pentru simplificarea formalităților de aprobare a proiectelor de lucrări și de angajarea, pentru contractările ce se fac de către administrațiile locale, publicată în Monitorul Oficial nr. 21 din 26 ianuarie 1940 și că prin aceasta se justifică temeinic forma de angajare aleasă de mai mulți concurenți, pentru același obiect oferit.

Că prin urmare pentru perfectarea formelor de intrare în patrimoniul comunei a inventarului oferit de Banca Federală Constanța și provenit de la lichidarea fostei cooperative Transportul Dobrogean, mai este necesar a se întocmi actele de inventariere și vânzare-cumpărare, întrucât tratarea ținută de comisiunea de evaluare la fața locului, înlocuiesc procedura tratărilor prin comisia de licitație, a cărui rezultat n-ar putea să fie altul decât cel obținut și deci o



tergiversare inutilă a formelor și o îngreunare a intrării în patrimoniul comunei a inventarului ce trebuie imediat pus la dispoziție pentru asigurarea bunului mers al exploatării transportului în comun.

Văzând și dispozițiunile deciziunii nr. 2871 din 13 august a.c., publicată în Monitorul Oficial nr. 126, relativ la condițiunile de organizare a întreprinderilor și bunurilor comunale.

Pentru aceste motive și în virtutea dreptului conferit de art. 15 din Legea administrativă,
DECIDEM:

Art.1 Cumpărarea întregului inventar provenit de la fosta Cooperativă Transportul Dobrogean, de la Banca Federală Constanța, în calitate de lichidatoare, compus din:

a. un autobuz de circulație, marca Ford, cu caroserie metalică, nr. 902 Constanța, motorul seria nr. 99-131110, având 6 cauciucuri și scule, conform inventarului special nr. 1;

b. un autobuz nr. 2, în stare de nefuncționare, marca Ford, cu caroserie metalică, motor seria nr. 99-129874, cu piesele și lipsurile specificate în inventarul special nr. 2;

c. un autobuz marca Ford nr. 18372. 7078, conform inventarului special nr. 3;

d. un autobuz nr. 4 marca Ford, caroseria metalică, complet degradat, motor nr. 18-5699043, cu motorul demontat, conform inventarului special nr.4;

e. un autobuz nr. 5 marca Ford, caroseria metalică, degradată, motor seria nr. 18-4253565, conform inventarului special nr. 5;

f. una mașină nr. 6 autocamion, marca Ford Maxmon, motor nr. 1291185, motorul demontat, conform inventarului special nr. 6;

g. una mașină nr. 7, autocamion, marca Ford, motor nr. 18-4492307, motorul demontat, conform inventarului special nr. 7;

h. una mașină, autocamion, marca Ford Maxmon, fără motor, conform inventarului special nr. 8;

i. una mașină autocamion, marca Ford Maxmon, motorul seria nr. 99-131609, complet degradat, conform inventarului special nr. 9;

j. una mașină nr. 10, autocamion, marca Ford Maxmon, motor nr. 99-131849, motorul demontat, pentru reparație generală, conform inventarului special nr. 10;

k. autocamionul Datil, motor nr. 26434, în stare

de nefuncționare, având instalat un grup electrogen cu motor Astex nr. 12990, tip B7C, fără carburator și magneton, conform inventarului special nr. 11;

l. mașini, scule și ustensile ale atelierului mecanic, fost proprietatea Cooperativei Transportul Dobrogean, conform inventarului special nr. 12;

m. mobilier și obiecte de birou ale fostei cooperative, conform inventarului special nr. 13.

Art. 2 Valoarea lor, conform procesului verbal din 12 august 1948 este de lei 1.352.580, în care se includ impozitele și taxele formelor de vânzare, iar întregul material se predă liber de orice sarcină fiscală.

Art. 3 Conducătorul Exploatării Comunale de Autobuze va lua în primire cu proces verbal întreg inventarul, îl va inventaria și întocmi formele legale de recepție, atașându-se și toate notele de proprietate fiscale și de circulație.

Art. 4 Domnul șef al Serviciului financiar și domnul conducător al Exploatării Comunale de Autobuze sunt însărcinați cu aducerea la îndeplinire a dispozițiunilor din prezenta deciziune.

Data astăzi, 20 august 1948.

Primar,

ss. indescifrabil

Secretar general,

ss. indescifrabil”¹⁵⁴.

Un alt document deosebit de important îl reprezintă procesul-verbal nr. 21202 din 13 septembrie 1948, cu privire la predarea atelierului mecanic cu tot inventarul, proprietate a domnului Constantin Tănăsescu, cu sediul în b-dul 6 Martie nr. 165, către Serviciul de Transport în Comun.

Prin decizia nr. 12 din 20 septembrie 1948, având în vedere referatul societății de autobuze „Săgeata”, medicul șef al orașului Constanța, Nicolae Costea, a hotărât „dăruirea de îndată a acestui imobil”¹⁵⁵.



¹⁵⁴ Ibidem, f. 2-3

¹⁵⁵ Idem, dosar 4/1948, f. 92

CAPITOLUL IV

DEZVOLTAREA ORAȘULUI ȘI IMPLICAȚIILE ASUPRA TRANSPORTULUI PUBLIC DE CĂLĂTORI (1949-1989)

În urma reorganizării serviciului de transport și a deciziei Comisiei Interimare de la 28 septembrie 1948 pentru terminarea lucrărilor de organizare a exploatării transportului auto, schema de organizare stabilită în ședința Comisiei Interimare de la 20 noiembrie 1948 este următoarea:

Director, încadrare clasa I salarizare
Conducător adjunct, clasa I salarizare
Secție financiară, șef de secție, clasa a II-a
Birou contabilitate, un contabil ajutor, clasa a IV-a
Birou casier, un casier, clasa a IV-a
Ajutor casier, un casier, clasa a V-a
Un funcționar, clasa a VIII-a
Secția administrativ, șef de secție încadrare clasa a II-a salarizare
Birou administrativ, un funcționar încadrat clasa a VI-a salarizare
Un curier, încadrat clasa a IX-a salarizare
Dactilografie, o dactilografă, clasa a VIII-a
Birou personal, un funcționar, clasa a VI-a salarizare
Secția tehnică, șef atelier și garaje, clasa I salarizare
Subdirecția exploatare
Doi șefi responsabili clasa a VIII-a
78 șoferi, clasa a IX-a
80 de taxatori, clasa a X-a
Un responsabil cap de linie, clasa a VIII-a
9 responsabili cap de linie, clasa a IX-a
Un controlor responsabil, clasa a VIII-a
9 controlori, clasa a IX-a
Subdirecția ateliere
Mecanici după necesitate, clasa a VIII-a
Maiștri după necesitate, clasa a VIII-a
Ajutor mecanici după necesitate, clasa a IV-a
Lucrători calificați după necesitate, clasa a VII-a

Subdirecția garaje

Un șef garaj, clasa a V-a

Un ajutor șef garaj, clasa a VIII-a

Lucrători necalificați după necesitate, clasa a IX-a

Paznici după necesitate, clasa a XII-a

Subdirecția economatului

Un magazioner, clasa a V-a

Un manipulant, clasa a VIII-a.

Abia în anul 1949, la 15 septembrie, se încheie procesul-verbal, între delegatul Comitetului Provizoriu al Comunei Urbane Constanța, conform delegației nr. 974 din 6 septembrie 1949 și Stănescu Marcel și Păcuraru Constantin, delegați ai Întreprinderii Edilitare Constanța, privind predarea-primirea inventarului Serviciului de Transport Auto Constanța, către Întreprinderea de Transport în Comun, în conformitate cu decizia nr. 14923 din 11 septembrie 1949 a Comitetului Provizoriu al Comunei Urbane Constanța. Acest proces-verbal mai cuprindea un număr de 11 inventare, referitoare la: clădiri și terenuri, mobilier, motoare și scule, autobuze, materiale și piese de schimb, utilaje.

Redăm mai jos tipul autobuzelor predate atunci către noua întreprindere de transport auto:

Categoria	Marca	Buc.	An fab.	Nr. Loc
Autobuz	Opel/Blitz	4	1937	14
Autobuz	Chevrolet	3	1938	15
Autobuz	Buick	2	1928	14
Autobuz	Renault	3	1928	20
Autobuz	Dodge	2	1930	14
Autobuz	Dodge	2	1936	10
Autobuz	Nasch	2	1934	18
Autobuz	Fiat	1	1928	20
Autobuz	Diamant	1	1929	16
Autobuz	Lafayet	1	1930	15

După aproape doi ani de la actul naționalizării (11 iunie 1948), la 16 februarie 1950, activitatea de transport



În comun este integrată în cadrul Întreprinderii Comunale Constanța cu același parc de 33 autobuze, cu grad înalt de uzură datorat vechimii acestora dar și participării la război. Documentele arată că gradul de uzură a influențat și valoarea producției, care în 1950 a fost de 1067 mii lei, cu 268 mii veh/Km.

Începând din anul 1951, activitatea de transport în orașul Constanța se îmbunătățește, prin achiziționarea de autobuze de mare capacitate, marca Z.I.S. 155 și Skoda 706 R.T.O., astfel încât până în anul 1953 se reușește înlocuirea întregului parc auto.

Dezvoltarea economică a orașului Constanța, prin apariția de noi unități industriale și de turism, instituții sociale, extinderea portului, etc. au creat condițiile pentru extinderea activității de transport în comun. Acesta a cunoscut o dinamică continuă prin înființarea de noi trasee și prelungirea celor existente, în funcție de dezvoltarea orașului, precum și diversificarea activității. Astfel la 1 iunie 1955 a luat ființă un serviciu de autotaximetre cu un parc de 10 mașini, marca Pobeda M. 20, care se extinde până în 1958 la 20 de autoturisme.

În anii următori, municipalitatea a făcut eforturi pentru a îmbunătăți calitatea transportului de călători, mai ales, și datorită faptului, că populația orașului a crescut ca urmare a dezvoltării economice. Se caută soluții pentru eficientizarea acestuia din punct de vedere al consumului de combustibil și al poluării, prin achiziționarea unor mijloace de transport moderne. Datorită dezvoltării turistice a stațiunii Mamaia, se ia decizia de introducere a sistemului de transport cu energie electrică (troleibuze), acesta fiind nepoluant. În anul 1959, la data de 5 august, este dată în exploatare prima linie de troleibuz în orașul Constanța, cu o lungime de 10,4 Km, rețea dublă, deservită de un număr de 20 troleibuze tip TV2E (construite la Întreprinderea Autobuzul București), puse în exploatare de către Întreprinderea Comunală Constanța.

Traseul era: Gara C.F.R. - Pod Pescărie (Mamaia).

Un moment deosebit de important în istoria transportului public în orașul Constanța l-a constituit ziua de 1 octombrie 1959, dată la care a fost înființată Întreprinderea de Transport Constanța, ca unitate specializată, prin desprinderea din Întreprinderea Comunală Constanța.

De la 1 iunie 1960 crește gradul de specializare prin crearea unei secții de transport mărfuri cu un parc

inventar de 70 autocamioane și cu un volum de producție de 4.404 mii lei. În continuare cerințele întreprinderii au crescut, devenind o continuă preocupare pentru asigurarea bazei tehnico - materiale în scopul deservirii populației în cele mai bune condiții. Indiferent de intervenția și influența factorului politic, prin faptul că munca oamenilor era dedicată unor țeluri care nu aveau tangență cu activitatea de producție în sine, transportul public al orașului în anii '60, a crescut în permanență.

La 10 ani de la înființare, Întreprinderea de Transport Constanța, era una din cele mai rentabile din țară. Documentele de arhivă îi scot în evidență pe cei nominalizați în acele vremuri ca fiind „frunțași în întrecerea socialistă în perioada 1960 - 1965”. Aceștia sunt: Bunda Nicolae, Boncea Constantin, Cișa Ilie, Cosor Vasile, Durduc Ion, Cosma Stelian, Grecu Nicolae, Grafenco Ștefan, Maravei Ștefan, Maer Nicolae, Ovanesian Nubar, Petrișor Ion, Pîrvu Aurel, State Pericle, Sorescu Teofil.

În perioada 1966 - 1970, în conformitate cu documentele aflate în arhiva R.A.T.C., producția raportată, conform obiceiului de atunci, a sporit cu 159.408 mii lei (spor mediu anual de 31.881 mii lei). În perioada 1959 - 1969, I.T.C. Constanța și-a mărit în permanență parcul de mașini, ajungând să întrețină și să exploateze un număr de 239 autobuze, 109 troleibuze, 27 taximetre și 72 de autovehicule de transport marfă și spaciaie. Parcul de autobuze și troleibuze a crescut în anul 1973, față de 1960, cu 282, 85%, acordându-se o atenție deosebită și extinderii spațiilor închise pentru revizii tehnice, reparații curente și reparații capitale.

Toate acestea, au fost posibile, datorită în primul rând, muncii oamenilor, care erau răsplătiți cu mulțumiri din partea partidului. Trecând peste acestea trebuie arătat că munca lor a creat cu adevărat plusvaloare, contribuind în același timp și la îmbunătățirea condițiilor de transport ale concetățenilor lor. Între cei care au lucrat la I.T.C. în perioada 1965 - 1970, se numără: Dumitru Nicolae, Munteanu Șerban, Stănculescu Gheorghe, Zapan Constantin, Bogheanu Mihai, Jugănară Chiriță, Tuțuianu Alexandrina, Grecu Dumitru, Nițescu Constantin, Stănică Constantin, Criveanu Marin, Rădulescu Mircea, Aldea Aurel, Enache Vasile, Mihoci Nicolae, Vodă Ion, Boncea Constantin, Ivan Radu, Văcaru Gheorghe, Tescu Ioana, Galiu Marcel, Vijială Vasile, Băluță Mircea, Ciobanu Nicolae, Berechet Ion, Zafir Ion, Dumitrașcu Emil, Sorescu Teofil, Trofin Ion,



Ion T. Gheorghe, Cosma Stelian, Lăzăroaia Nicolae, Tudorancea Dumitru, Panait Mihai, Mănăilă Ion, Saghiu Traian, Pîrvu Aurel, Stamate Gheorghe, Beleșică Dumitru, Mangoianu Nicolae, Dobre Petrice. Comparativ cu volumul producției din 1975 în anul următor, 1976 acesta a fost cu 6.000.000. călători transportați în plus. La aceasta se adaugă și producția sectorului de reparații capitale, utilaje, confecții și recondiționări de piese și subansamble mai mare cu 1429 mii lei. În acea perioadă, inginerii și maiștrii erau obligați să contribuie la progresul tehnic chiar dacă nu existau condiții pentru desfășurarea unei astfel de activități. Există un laborator de control și cercetare auto, de invenții și inovații, cu scopul de îmbunătățire a condițiilor de muncă, „al ușurării eforturilor cerute de munca manuală și reducerea consumului de combustibil”. Chiar dacă nu aveau suficientă dotare, inteligență, foarte buna pregătire teoretică, abnegația, dragostea pentru meserie și dorința de afirmare, au făcut să se realizeze o serie de dispozitive, strict necesare procesului de producție specific întreprinderilor de transport. Exemplificăm în continuare câteva dintre acestea:

- dispozitiv de ridicat și manevrat butoaie cu acid sulfuric;
- mecanizarea manevrării uleiului din rezervorul central în rezervoarele de la rampa de R.T., și a încărcării uleiului ars din rezervorul subteran în cisternă;
- mecanizarea evacuării reziduurilor petroliere din decantorul central;
- banc de încercat și verificat mecanisme hidraulice de servo - direcție;
- presă hidraulică de 25 t/forță pentru vulcanizat. În anul 1977 au fost înființate noi linii de transport, care să deservească populația orașului și a localităților limitrofe, respectiv:
 - linia 34 (Km 4-5 - Fabrica Munca Ovidiu);
 - linia 36 (Tomis Nord - Peninsula);
 - linia 37 (Tomis Nord - Mamaia - Năvodari);
 - linia 38 (Năvodari - Combinatul Petrochimic Midia);
 - linia 50 (Tomis Nord - B-dul Lăpușneanu - Gară).

Prin Decretul nr. 377/1979 al Consiliului de Stat, „privind unele măsuri pentru concentrarea parcului auto de folosință locală sau proprie din dotarea unităților socialiste,

Întreprinderea de Transport Constanța devine Întreprinderea Județeană de Transport Local Constanța, în cadrul Grupului Întreprinderilor de Gospodărie Comunală și Locativă Constanța”.

În urma aplicării dispozițiilor Decretului 377/1979, întreprinderea și-a lărgit parcul auto, și-a diversificat activitatea, în sensul că s-au înființat 3 autobaze noi, din care 2 de marfă și una mixtă.

În noua structură, Întreprinderea Județeană de Transport Local Constanța se prezenta în felul următor:

- autobaza 1 Constanța - autobuze;
- autobaza 2 Constanța - troleibuze;
- autobaza 3 Constanța - taximetre și autobuze;
- autobaza 4 Constanța - autobuze;
- autobaza 5 Constanța - transport marfă;
- autobaza 6 Constanța - transport marfă;
- autobaza 7 Medgidia - transport marfă și călători.

În felul acesta și producția pe care o raportează este foarte mare. Pentru rezultatele din anul 1977, și obținerea locului 2 pe țară între unitățile de gospodărie comunală, întreprinderea, a obținut, prin Decretul Prezidențial nr. 158/28. 06. 1978, Ordinul Muncii, clasa a II-a. Au fost nominalizați cu această ocazie următorii: Bundă Nicolae, Ion Ghenghe, Mihoci Nicolae, Enache Vasile, Panait Mihai, Chișcăneanu Gheorghe, Olteanu Gheorghe, Negoită Petre, Șerban Ion, Drăguț Ion, Andrei Ion, Mîrzeli Altai, Tîrșoagă Ion, Băluță Mircea, Vulpe Dumitru, Florescu Vasile, Frangu Duțu, Rada Atanase, Cătană Dumitru, Petrescu Ion, Sofronie Nicolae, Ibram Lutfi și Ilie Constantin. În anul 1978, Uniunea Generală a Sindicatelor din România, conferă colectivului de ingineri, tehnicieni, muncitori și funcționari ai întreprinderii constănțene, diploma pentru locul I pe țară, ca urmare a rezultatelor obținute în anul anterior. În 1979, prin Decretul Prezidențial nr. 107 din 29 martie întreprinderea primește Ordinul Muncii clasa I pentru „rezultatele deosebite obținute în anul 1978 și pentru ocuparea locului I în întrecerea dintre unitățile din domeniul prestări de servicii”. Între persoanele nominalizate cu rezultate foarte bune în acești ani se numără: Militaru Dumitru, Serpedin Rauf, Ștefan Dumitru, Crețu Dumitru, Drăgan Dumitru, Turcu Gheorghe, Ilie Soare, Itu Constantin, Ursu Costache, Neagu Dumitru, Ilie Constantin, Gheorghe Gheorghe, Cilibiu Aurel, Dima Virgil, Andrei Marian, Stoenescu Magda, Vodă Ion, Florescu Vasile, Călin Sava, Stelian Gheorghe, Brătilă Vasile, Ilie Radu, Zeadin Lebib,



Antohei Valeria, Filip Gheorghe, Tomşa Aurel, Cotocea Stan, Tudorancea Dumitru, Pascu Maria, Gengescu Florica, Sorescu Teofil, Preda Tudor, Tîrsoagă Ion, Petrişor Ion. Rezultate foarte bune au fost obţinute şi în anii următori, chiar dacă, politica dezastruoasă a partidului, cu privire la activitatea de economisire a tuturor materialelor, reducerea cotelor de combustibili pentru mijloacele de transport, economisirea energiei electrice, folosirea unor piese de schimb total neadecvate pentru acest serviciu, au făcut ca munca inginerilor, maiştrilor şi muncitorilor, să se transforme în unele situaţii, într-un adevărat calvar. Trebuie remarcat faptul că în ciuda greutăţilor, cei care au muncit în transportul public şi-au făcut întotdeauna datoria faţă de cetăţenii oraşului şi judeţului Constanţa.

În anul 1979 pe autovehiculele ce asigurau transportul în comun, se introduce „autotaxarea”, eliminându-se astfel personalul care elibera legitimaţii de călătorie în interiorul acestora.

La 1 ianuarie 1980, I.J.T.L. Constanţa avea 5300 de angajaţi care întreţineau 1784 autovehicule din care :

- 640 autobuze;
- 123 troleibuze;

- 48 taximetre;
- 973 autovehicule de transport marfă.

La începutul anilor '80, se hotărăşte să se reia acţiunea de introducere a tramvaiului în municipiul Constanţa. Data oficială a inaugurării primei linii de tramvai (100), este 20 august 1984. Aceasta are o lungime de 11,8 Km, cale simplă cu tramvaie dublu articulate, tip V3A-C, construite la I.T.B. – U.R.A.C. Bucureşti şi puse în exploatare de Întreprinderea de Transport Local Constanţa pe ruta: Gara – Pod Perla pe B-dul Al. Lăpuşneanu. Lucrările au fost începute în anul 1983, constructor fiind Trustul de Construcţii Locale, iar proiectant Institutul Judeţean de Proiectare Constanţa şi I.S.L.G.C.- Bucureşti.

În anii următori (1984-1986), vor fi date în exploatare şi alte trasee din oraş (27,5 Km cale simplă, precum şi depoul de tramvaie cu halele de reparaţii şi întreţinere), care vor deservi cartierele: Medeea, C.E.T., Viile Noi, Km 4-5, Poarta 6, Soveja, Zona Industrială, Inel II, Pod butelii.



CAPITOLUL V

INTENȚII ȘI REALIZĂRI. TRANSPORTUL PUBLIC DUPĂ 1989

După Revoluția din decembrie 1989, în cadrul I.J.T.L. Constanța, au avut loc mari transformări, ca urmare a schimbărilor intervenite în viața economică, socială și politică a României, a schimbării cadrului legislativ. Astfel în anul 1990, conform legii 15/1990 la data de 28 decembrie, același an, I.J.T.L. se transformă în regie autonomă I.T.C. (din anul 1993 purtând numele de Regia Autonomă de Transport în Comun Constanța - R.A.T.C.) și se desprind societățile comerciale General Taxi S.A. (fosta Autobaza 3 - taximetre) și Transauto S.A. Medgidia (fosta Autobaza 7). Tot în baza aceleiași legi, în anul 1991, la 10 decembrie, se desprind din R.A.-I.T.C. Constanța, Autobazele 5 - 6 marfă, devenind societate comercială T.A.M.- S.A. Constanța. În noile condiții R.A.-I.T.C. Constanța rămâne cu următoarele autobaze:

Autobaza 1 -Autobuze - 187 bucăți;
Autobaza 2 - Troleibuze - 132 bucăți;
Autobaze 4 - Tramvaie - 75 bucăți;
S.I.R.A. (Secția de Întreținere și Reparații Auto);
S.S.R. (Secția Substații Rețele).

O nouă linie de transport persoane cu tramvaiul este dată în folosință la 21 octombrie 1996, cu o lungime de 4,8 Km cale simplă, care deservea cartierul Poarta 6. Ulterior, datorită costurilor foarte mari pentru întreținerea căii de rulare și a materialului rulant s-a renunțat la aceasta și la linia care lega Mamaia de gară, introducându-se numai transportul cu autobuzele noi (115 bucăți), achiziționate începând cu anul 2002 din Republica Belarus. În anul 2004, serviciul de transport public de persoane se desfășura pe 17 de trasee cu o lungime totală de 352,1 Km, intervalul de succesiune a mijloacelor de transport în orele de vârf fiind de 3 -5 minute. Dintre acestea, 5 erau asigurate cu tracțiune electrică. Alimentarea rețelei de contact a transportului electric este asigurată de 11 substații de redresare cu o putere instalată de 38 MW, rețeaua de contact fiind alimentată la 750V curent continuu.

Actualmente R.A.T.C., cu sprijinul Consiliului Local al Municipiului Constanța, deține 90% din autovehicole achiziționate în ultimii ani, fiind una din puținele regii din țară care dețin un parc auto impresionant, inclusiv un autocar turistic tip MAZ 152. Majoritatea parcului este format din autobuze, variantă aleasă datorită traficului de pe arterele municipiului, mai ales în timpul sezonului estival când acesta se aglomerează. Această variantă s-a ales pentru că autobuzele au un grad mai mare de libertate, sunt mai fiabile, au capacitate interioară mai mare față de trolebuze, deplasarea acestora din urmă fiind anevoioasă datorită rețelei de contact. Parcul auto avea în anul 2004, peste 250 vehicule:

151 autobuze, din care:
DAC 112UDM - 17 autobuze, (an de fabricație, 1995);
DAC 117UDA – 6 autobuze;
MAZ 103 - 115 autobuze (an de fabricație, 2002).
27 trolebuze, din care:
DAC 212 E - 11 trolebuze (an de fabricație 2000);
ROCAR 412 - 15 trolebuze (an de fabricație 2002).
69 tramvaie, din care:
V3A-C - 54 tramvaie (an de fabricație, 1984);
TATRA KT4D - 15 tramvaie (an de fabricație, 1978).

De remarcat faptul că în municipiul Constanța, au apărut și alți operatori de transport public, cu microbuzele.

Activitatea de zeci de ani în slujba constănțenilor, nu ar fi fost posibilă, dacă în fruntea unităților de transport public nu s-ar fi aflat oameni de o înaltă probitate morală și profesională. Nu ar fi completă această istorie a transportului public în orașul Constanța, dacă nu am aminti numele celor care au avut responsabilitatea unui serviciu indispensabil în secolul al XX-lea, pentru un oraș într-o continuă dezvoltare, cum



a fost și este Constanța.

Directorii implicați în conducerea transportului în comun din municipiul Constanța, de-a lungul celor peste 50 de ani de activitate, au fost următorii:

Directorii generali:

1	Rusalis Coco	1935 - 1943
2	Bota Ion	1944
3	Duși Gheorghe	1944 - 1947
4	Chirilă Ion	1947 - 1948
5	Popa Sever	1948
6	Manole Atanasiu	1948
7	Graur Constantin	1949 - 1951
8	Petre Bucur Ilie	1951 - 1954
9	Neagu Ion	1954 - 1955
10	Superceanu Tiberiu	1955 - 1961
11	Rusali Constantin	1961 - 1971
12	Popovici Leandru	1971 - 1975
13	Voineagu Tudor	1975 - 1990
14	Pomazan Nicolae	1990 - 2001
15	Coiciu Dumitru	2001

Directorii tehnici:

1	Haimovici Mayer	1949 - 1959
2	Măciuceanu Nicolae	1959
3	Popovici Leandru	1959 - 1960
4	Frangu Ion	1960 - 1975
5	Teodoru Sergiu	1971 - 1973
6	Muedin Sureia	1975 - 1977
7	Pomazan Nicolae	1976 - 1986
8	Nițescu Cristian	1986 - 1990
9	Crăciun Vasile	1990 - 2001
10	Astratinei Dan	2001

Directorii exploatare:

1	Nițescu Cristian	1979 - 1986
2	Roman Gheorghe	1986 - 1990
3	Chipară Ion	1990 - 1991

Directorii economici:

1	Vlahu Ion	
2	Angheliu Vasile	
3	Leah Petre	
4	Sixt Alexandru	
5	Cornea Mioara	
6	Bora Gheorghe	1959 - 1976
7	Roman Gheorghe	1976 - 1986
8	Leonte Emanoil	1986 - 1990
9	Zaharia Fifica	1990 - 2001
10	Gorea Steliana	2001

Pentru a ilustra dinamica personalului și a rețelei de transport public urban din cadrul RATC prezentăm o serie de date sugestive:

MUNICIPIUL Constanța Unitatea de transport I.J.T.L. Potențial uman

Felul personalului	1948	1975	1989	1997	1984
Total personal	106	3124	3373	2247	3292
Conducători tramvai			17	135	13
Conducători troleibuz		168	202	227	223
Conducători autobuz	58	574	367	196	381
Încasatori		616	183	182	134
Muncitori de întreținere		191	749	671	462
Muncitori în ateliere	42	524	314	221	328
Muncitori infrastructură		113	75	55	76
Muncitori depanare		47	117	81	98
Controlori		99	144	72	91
Șoferi taximetre			262	206	514
Muncitori taximetre			33	77	161
Personal tehnic	6	98	164	124	178
Personal de exploatare	64	2487	2984	2971	2791

MUNICIPIUL Constanța Unitatea de transport R.A.T.C.

Rețea de transport public urban

Indicator	1985	1986	1992	1995	1996	1997
Număr linii total	57	58	35	36	32	31
Tramvaie	2	3	3	3	3	4
Troleibuze	12	12	10	10	10	10
Autobuze	43	43	22	23	18	17
Din care: suburbane	27	27	16	16	11	11
Lungime linii km	867,4	936	828,8	621,9	621,9	621,9



Tramvaie	14,2	23	41	41	41	45,8
Troleibuze	70,7	92,2	118,8	118,8	118,8	118,8
Autobuze	782,5	820,8	669	462,1	462,1	457,3
Din care: suburbane	491,6	491,6	491,6	413	413	413
Nr.capete de linii	12	12	12	12	12	12
Controlori, service	12	12	12	12	12	12
Nr.stații total	532	522	525	500	489	489
Din care: tramvaie	71	71	71	71	71	51
Din care: refugii	46	54	59	59	59	59
Troleibuze	158	158	141	138	138	138
Cabină așteptare	16	16	16	16	16	16
Autobuze	303	293	313	291	280	280
Cabină așteptare	19	16	16	12	12	12
Interstația medie km	0,98	0,79	0,75	0,75	0,67	0,67

Număr mediu de călători transportați în 2002

Zilnic: 232.000

Lunar: 7.050.000

Număr de călători transportați în semestrul I 2003

	Trim I	Trim II	Sem. I 2003
Autobuze	12.294.597	11.755.897	24.050.494
Troleibuze	1.971.403	1.743.177	3.712.580
Tramvaie	5.927.398	5.428.043	11.355.441

Parcursul mediu zilnic al unui vehicul (Km/zi)

Tramvaie	113
Troleibuze	99
Autobuze	146

Lungimea medie a unui traseu (Km c.d.)

Autobuze	Troleibuze	Tramvaie
17,5	14	14

Număr de stații

Autobuze	Troleibuze	Tramvaie
337	50	95

Numărul traseelor

Autobuze	Troleibuze	Tramvaie
16	2	3

R.A.T.C. : Organizare

Principalele activități se desfășoară în cinci secții:

Autobaza 1 - transport cu autobuze

Autobaza 2 - transport cu autobuze și troleibuze

Autobaza 4 - transport cu tramvaie

S.S.R. - întreținere substații

S.I.R.A. - întreținere și reparații auto

Alte servicii:

S.C. Y.T.C. Școala de șoferi pune la dispoziție următoarele servicii:

-cursuri auto;
-examinări psihologice;
-examinări periodice pentru: angajări pentru funcția de conducători auto, schimbarea funcției, reexaminări, instructori auto, atestări taxi, coordonatori activitate de transport.

Școala dispune de laborator psihologic auto autorizat de Ministerul Transporturilor.

S. C. Clean Control I.T.C. S.R.L.

Oferă următoarele servicii:

- activitate de control bilete;
- igienizarea, întreținerea și curățenia mijloacelor de transport, clădirilor-birouri, ateliere, uzine, magazine, instituții, imobile de locuit, precum și a mijloacelor de transport;
- distribuția biletelor de călătorie;
- transporturi rutiere de valori;
- transporturi terestre de călători;
- închirieri mijloace de transport.



CAPITOLUL VI

TRANSPORTUL PUBLIC PREZENTAT ÎN PRESĂ ȘI DOCUMENTE

Pentru a realiza un tablou sinoptic al evoluției transportului public în municipiul Constanța și pentru a atinge scopul informativ, vă prezentăm unele documente din patrimoniul Arhivelor Naționale București și Constanța, cât și o serie de studii și articole din presa vremii.

Aceste informații directe și nemijlocite completează și susțin dezideratul actualului studiu documentar cu substrat omagial.

1

1906 iunie 25, Constanța.

Raportul Primăriei Constanța către Ministerul de Interne prin care solicită aprobarea lucrărilor de construcție a liniei de tramvai electric.

Primăria comunei Constanța
Serviciul administrativ
Nr. 2365 din 25 iunie 1906.

Domnule ministru,
Consiliul comunal, în ședința extraordinară de la 22 iunie curent, a luat în cercetare și a aprobat în totul proiectul și celelalte lucrări accesorii, pentru instalațiunea tramvaiului electric din Constanța, lucrare întocmită de d-l inginer N. Vasilescu-Karpen, potrivit însărcinării consiliului comunal din ședința de la 23 noiembrie 1905.

Tot d-l inginer Vasilescu-Karpen ne-a întocmit și planul pentru iluminatul orașului cu electricitate și care lucrare a fost aprobată de domnia voastră, în urma avizului favorabil al Consiliului tehnic superior.

Lucrările acestea vor ajuta mult la prosperitatea orașului. Pentru Constanța mai ales care e așezată pe un promontor îngust și întins mult în mare, înlesnirea

comunicației e imperios cerută, căci drumurile sunt peste măsură de lungi pentru mișcarea portului, a vizităților și a locuitorilor noștri.

Lucrarea aceasta nouă e adânc simțită și căutând s-o aducem la îndeplinire, satisfacem încă una din marile cerințe ale orașului nostru.

Aducându-vă toate acestea la cunoștință, avem onoare, domnule ministru, a vă trimite, în dublu exemplar, planurile și celelalte lucrări complementare, pentru instalațiunea tramvaiului electric la Constanța, precum și o copie de pe deciziunea consiliului comunal, rugându-vă să binevoiți a supune lucrarea avizului Consiliului tehnic superior și a ne da aprobarea cerută de art. 93 din legea comunală.

Binevoiți, vă rugăm, domnule ministru, a primi încredințarea prea deosebitei noastre consiedrațiuni.

Primar,
Ion Bănescu

Domniei sale
Domnului ministru de Interne - București

Direcția Arhivelor Naționale Istorice Centrale (în continuare se va cita D.A.N.I.C.), fond Ministerul de Interne – administrative, dosar 1706/1906, f. 1.

2

1906 august 17, Constanța.

Proces-verbal încheiat de Primăria Constanța cu prilejul licitației organizate pentru introducerea iluminatului electric în oraș.

Proces-verbal
Nr. 5978/7 august 1906
Noi, Ioan Bănescu, primarul urbei Constanța, constatăm



că la licitațiunea limitată ținută conform art. 72 din legea comptabilității publice, potrivit invitațiunilor noastre nr. 2761 din 7 iulie 1906, pentru darea în întreprindere a iluminatului cu electricitate a orașului Constanța care constă din două loturi și anume:

1) Lotul nr. 1 relativ la casa mașinilor.

2) Lotul nr. 2 relativ la restul lucrărilor, astfel cum se specifică în caietul de sarcini al proiectului.

La orele 4 și 40 în urma invitațiunilor sub nr. 2761 din 7 iulie 1906, adresate caselor prevăzute la art. 4 din condițiunile de adjudecare a lucrărilor, am procedat la deschiderea ofertatorilor prevăzute, în prezența ofertatorilor și am constatat următoarele:

1) „Electrica”, societatea română pe acțiuni, fost Lahmeyer, garanție provizorie de 20.000 lei în efecte sub recipisa Casei de depuneri nr. 025915, se angajează a executa lucrările de mai sus în condițiunile și clauzelor caietului de sarcini conform proiectului și alăturatelor devize, desene, și state cu suma globală de 416.936 lei. În caz când primăria ar dori să efectueze plata în rate anuale propune ca jumătate din această sumă globală să fie plătită până la terminarea lucrărilor, iar restul în șase rate anuale de câte 43250 lei.

2) Societe anonyme d’électricité Granz-Budapest, reprezentată prin d-l Watson Iouell, garanție provizorie de 21.000 lei în oferte cu recipisa Casei de depuneri nr. 025442, se angajează a executa aceleași lucrări în condițiunile și clauzele caietului de sarcini cu suma globală de 394.206 lei, plătită conform art. 51 și următoarele, din caietul de sarcini.

Când primăria ar dori să facă plăți prin anuități și în timp de 10 ani, societatea primește cu următoarele condiții:

Plata să se facă în 20 de semestre egale și anticipate a câte 25.923 lei, bineînțeles ca rata întâia să se plătească în termen de 15 zile după aprobarea contractului.

Când primăria ar voi ca întreaga canalizare alimentată de feeders, precum și feeders și canalizarea pentru lămpile cu arc a părții corespunzătoare a orașului, să fie subterană, se obligă a construi această canalizare subterană cu prețurile unitare din devizul anexat, adică cu un preț global în plus de 57.390 lei.

3) Societatea română de electricitate Siemens-Schuckert,

societate anonimă – București, garanție provizorie de 20.000 lei în efecte sub recipisa Casei de depuneri nr. 025981, se angajează a executa aceleași lucrări în condițiunile și clauzele caietului de sarcini conform proiectului, cu suma globală de 428.187 lei; iar când s-ar face canalizarea subterană, oferă un plus de 53.156 lei 50 bani; mai prezintă de asemenea un al doilea proiect modificator proiectului comunei pe suma de 398.818 lei, fără canalizarea subterană.

4) Societatea Elektricitäts-Actien-Gesellschaft, Vormalig Kolben & Co Prag Vysocan, garanție provizorie de 20.000 lei sub recipisa casierilor noastre comunale Nr. 714, se angajează a executa aceleași lucrări în condițiunile și clauzele caietului de sarcini cu suma globală de 375.000 lei, plătită conform art. 61 și următoarele din caietul de sarcini, iar cu stâlpi mannesman, suma globală de 393.100 lei.

Afară de aceasta societatea prezintă un plan de modificare a stâlpilor și a lămpilor cu arc, care dă o economie anuală de 10.200 lei.

5) D-l inginer Virgil N. Ionescu, garanție provizorie de 2.000 lei în numerar se angajează a executa construcția casei mașinilor pentru iluminatul cu electricitate al orașului Constanța, în condițiile caietului de sarcini cu un rabat de 0,85 bani la sută sub deviz.

6) D-l inginer I. Moțoi, garanție provizorie de 2.000 lei în efecte, se angajează a executa construcția casei mașinilor în aceleași condițiuni cu un rabat de 50 bani la sută sub deviz.

Aceste oferte rămân a se supune, conform art. 8 din condițiunile de adjudecare, cercetării consiliului comunal și ulterior confirmării Ministerului de Interne conform art. 84 din legea comunală.

Garanțiile depuse de ofertatori rămân în păstrarea casieriei comunale și se vor restitui celor în drept în termenul prevăzut de art. 9 din condițiile de adjudecare.

Primar, Ion Bănescu

Casier comunal,

ss. indescifrabil

p. „Electrica”

concurenți: Pascali

p. Ganz-Budapest

ing. D. Iakobovitz

p. Siemens-Schuckert

Bădițeanu

p. Societatea Elektricitäts-Actien-Gesellschaft din Praga, prin poștă



Virgil N. Ionescu

I. Moțoi

Secretar,

St. Adam

(Mențiune marginală)

Ședința extraordinară în continuare de la 17 și 18 august 1906.

Consiliul decide să se adjudece lucrarea asupra casei Ganz.

Directia Judeteana a Arhivelor Nationale Constanta (in continuare se va cita D.J.A.N. Ct.), fond Primăria Constanța, dosar 17/1906, f. 15-16.

3

1911 mai 26, București.

Oferta lui Max Brotmann, reprezentantul casei Herrmann Heinrich Boeker, Remscheid, prezentată Primăriei Constanța prin care se angajează să execute construcția liniei de tramvai ce va lega Constanța de stațiunile balneare Mamaia și Techirghiol.

Max Brotmann

București, 26 mai 1911

Domnule primar,

Informat că ați fi decizi a construi tramvai electric în orașul dvs., vin prea respectuos ca reprezentantul casei Herrmann Heinrich Boeker, Remscheid, a vă oferi construirea și instalația completă a liniei.

Binevoiti, vă rog, a-mi arăta dorințele dv. În această chestiune și în caz dacă credeți necesar poate veni și inginerul casei mele spre a discuta cu dv. Chestiunea în detail.

Casa Boeker care are liniile de tramvai electric din Buenos-Aires, Argentina, ar fi dispusă nu numai a construi linia și a furniza vagoanele cât și materialele, dar ar lua chiar parte la exploatarea acestei linii.

Rugându-vă, domnule primar, a mă onora cu răspunsul dvs., vă rog a primi asigurarea osebitei mele considerațiuni.

Max Brotmann

Str. Lipscani 81

Domniei sale

Domnului primar al comunei Constanța

(Rezoluție) Se va răspunde că comuna Constanța dorește

a forma o societate, în care ar fi părtașe, în exploatarea tramvaielor, sau a da în concesiunea unei societăți. Dacă socotește că interesează chestiunea poate veni la primărie după data de 8 iunie, când va fi pus în curent. (primar), T. Cănanău

D.J.A.N. Ct., fond Primăria Constanța, dosar 47/1911, f. 1.

4

1911 iulie 1, Constanța.

Contractul încheiat între Primăria Constanța și inginerul Corneliu Torocianu prin care acesta se angajează să facă studiul pentru linia de tramvai ce va lega Constanța de stațiunile Mamaia și Techirghiol.

Contract

În baza votului consiliului comunal din ședința de la 14 iunie a.c.

Noi, primarul comunei Constanța, am încheiat cu domnul inginer șef Corneliu Torocianu, din București, următorul contract:

1. domnul inginer Corneliu Torocianu se angajează a face studiul unei linii ferate pentru automotoare între Constanța-Techirghiol și Constanța-Băile Mamaia, utilizând pe cât va fi posibil liniile CFR la Mamaia și Techirghiol.

2. studiul va cuprinde: planurile, profilele, măsurătorile și devizele necesare precum și calculul relativ de exploatare.

3. un studiu sumar cu deviz general și rentabilitatea se prezintă până la data de 5 iulie curent, iar studiul complet și restul pieselor necesare, le va preda până la 15 august a.c.

4. pentru aceste lucrări întocmite în condițiunile de mai sus, primăria va plăti domnului inginer șef, Corneliu Torocianu, o sumă globală de 6.000 lei în modul următor: a. lei 2.000 la semnarea contractului pentru întâmpinarea cheltuielilor ce va avea de făcut pentru îndeplinirea angajamentului.

b. Lei 4.000 la predarea completă a studiului.

c. Taxele de timbru și înregistrare sunt în sarcina domnului inginer Torocianu.

Făcut astăzi 1 iulie 1911.

Primar, T. Cănanău



Inginer, C. Torocianu
Secretar, V. Mastero
5258 – 16 iulie 1911.
D.J.A.N. Ct., fond Primăria Constanța, dosar 47/1911,
f. 7.

5

1912 septembrie 1, Constanța.

Cererea unor cetățeni din orașul Constanța către Ministerul de Interne prin care solicită sprijin pentru acceptarea ofertei cetățenilor români pentru a obține concesionarea iluminatului electric și a liniilor de tramvai din oraș și împrejurimi.

Copie de pe telegrama nr. 6310 a mai multor cetățeni din orașul Constanța

Către Ministerul de Interne

Astăzi o delegație a cetățenilor constănțeni a depus la primărie o ofertă însoțită de o garanție de 50.000 lei pentru concesionarea iluminatului electric și a liniilor de tramvai Constanța Anadolchioi, Mamaia și Techirghiol, luând și angajamentul de a constitui o societate românească în acest scop; rugăm respectuos a cerceta oferta cetățenilor constănțeni și sperăm a găsi la d-voastră, la întemeierea uneia din primele întreprinderi economice naționale în această parte a țării, același sprijin pe care l-am găsit atât la autoritățile locale, cât și la toți cetățenii locali mai cu seamă că această ofertă este în condițiuni cu mult mai avantajoase decât ofertele prezentate până astăzi.

Delegații ofertanților dr. Pilescu, căpitan Solacolu, Mihail Koiciu, N. Simionescu, I.N. Roman, C. Irimescu, C. Alimăneșteanu, C. Costinescu, R. Negulescu, Anton Radu, C. Benderli, M. Frenkian.

D.J.A.N. Ct., fond Primăria Constanța, dosar 45/1912, f. 65.

6

Chestiunea tramvaiului electric

Un comitet de cetățeni din orașul nostru a luat inițiativa de a ține o întrunire intimă pentru a rezolva chestiunea tramvaiului electric lansând următoarea invitație pe care o publicăm abținându-ne de la orice comentariu până ce



nu vom cunoaște de unde provine inițiativa:

Stimate Domnule,

Din cauza dificultăților ce se întâmpină cu administrarea uzinei electrice, și în dorință de a se înzestra orașul cu o linie de tramvaie, care să-l străbată în tot lungul lui, legându-l cu satul Anadolchioi, cu Băile de la Mamaia și eventual cu stațiunea balneară Techirghiol, autoritatea noastră comunală a conceput ideea concesionării iluminatului electric, public și particular, precum și a tramvaielor.

Această chestiune fiind de cel mai mare interes pentru comuna noastră și pentru noi, cetățenii, am crezut că e bine să ne consfătuim asupra ei, spre a vedea dacă soluțiunea la care s-a oprit deocamdată autoritatea comunală, de a da concesiunea casei Ganz, în lipsă de orice altă propunere, nu poate fi concurată de noi, atât în interesul comunei cât și al nostru.

Am luat deci inițiativa unei întruniri restrânse, la care am invitat un însemnat număr de cetățeni, de toate opiniile politice și de toate profesiunile, și în special pe actualii abonați ai comunei pentru iluminatul electric, convinși că din dezbaterile ce vor urma vom găsi soluția cea mai convenabilă și pentru comună și pentru interesele particulare, și care să se desfășoare în același timp ca o afirmare a propriilor noastre puteri economice naționale. Întrunirea se va ține în ziua de 18 August ora 6 p.m. în sala „Elpis”. Nici un fel de critici cu caracter politic nu vor fi îngăduite, preocuparea noastră fiind de a da o dezlegare românească, unei chestiuni economice de interes local, și care ne privește pe toți deopotrivă.

Vă rugăm și pe D-v., Stimate domnule, să binevoiți a lua parte la această întrunire și la dezbaterile ce vor urma.

Întrunirea nefiind publică, veți binevoi a prezenta această invitație la intrarea în sală.

Cu distinsă stimă,

Un comitet de cetățeni

Constanța, 9 August 1912.

„Expres-informator”, an I, nr. 7, 18 august 1912, p. 2.

7

Importanța tramvaiului electric la Constanța

Influența tramvaiului electric asupra dezvoltării orașului
Recapitulări și generalități



În articolele precedente s'au discutat în mod sumar, chestiuni privitoare la energia electrică, la transformarea și întrebuințarea ei pentru tracțiune, iluminat, precum și la electromotoarele industriilor mici. Ne-am ocupat de diferitele genuri de motoare pentru uzine, am atins în treacăt distribuțiile prin curenți alternativi și curent continuu, iar în urmă am spus câteva cuvinte și despre tramvaie.

Este evident că aceste publicațiuni n'au pretenția de a forma un total complet tehnic sau cum s'ar zice un studiu-proiect. Scopul urmărit este de a interesa marea masă a publicului cu o mică parcelă din imensul câmp al științelor aplicate; iar cum în speță orașul Constanța, este în mod special desemnat a-și îndrepta activitatea către lumea industrială, am crezut de folos deschiderea discuțiilor pe această cale.

Însemnătatea industriilor

Pentru nimeni în țară, nu mai este azi mister sau enigmă, în înțelesul cuvântului «industrie».

S'a făcut și la noi în mic, ceea ce aiurea este grandios, dar ... totuși s'a încercat și s'a reușit. Câmpul este încă larg deschis energiilor binevoitoare:

Se vorbește serios de captarea în mare a energiei cinetice de la toate căderile de ape, cari împodobesc șirul munților; de acolo unde vor fi uzine hydraulice, se vor trimite, prin mijlocirea curenților electrici, lumină și forță motrice la diferitele centre populate, unde dezvoltarea industriilor este mai propice dat fiind amplasamentul orașelor și ușurința transporturilor.

Se vorbește și se gândește în mod serios că industria derivată din produsele agricole, va deschide câmpuri noi, unde energia poporului va culege, cu siguranță, bogății nesfârșite.

Se speră că nu-i departe timpul când nici un bob de grâu sau porumb nu va fi exportat, ci vom avea mori mari, puternice și numeroase cari vor transforma totul în făină, pentru ca apoi învăluită în saci să iee drumul străinătății. Nimeni nu poate nega că industria pastelor făinoase întreprinsă pe scară mare, n'ar fi dintre cele mai înfloritoare.

I s'ar adăoga fabricarea biscuiților, a căror consumare este atât de importantă în țările străine.

M-aș dispensa ușor de a enumăra întregul cortaj de produse pe care solul bogat al țării îl dă în fiecare an, căci sunt fapte de domeniul cunoștințelor comune. Între altele avem lână în cantități considerabile; această lână se exportă brută în afară de hotare și ne vine înapoi lucrată;

avem cânepa, avem inul, avem lemne; cu aceste din urmă s'ar face mobile pentru tot poporul de la țară; le-am transforma aci locului, creind astfel industrii din ce în ce mai intense și mai întinse.

Aceste industrii vor cere capitaluri, vor cere brațe.

Se vor forma pe lângă ele artizani și în mod forțat se vor plămădi grupuri puternice de muncitori, cari vor întrebuința timpul și priceperea lor pentru mărirea bunului național.

Și atunci vom avea oameni, cu adevărat liberi, în o țară bogată și liberă.

Se înțelege ușor că nu ne putem opri la discuția amănunțită a acestor chestiuni, cari prin varietatea și importanța lor formează fiecare, cadre speciale de studii și a căror analiză ar depăși limita îngăduită publicațiilor de față. Faptul statornic este că în țară avem bogății însemnate, avem energii voioase, se dispune de capitaluri și nu mai rămâne decât ... organizarea lor, pentru ca, cu îndrăzneală ele să ia ființă, aducându-le deabinelea pe terenul realității...

Necesitatea unei uzini electrice și a tramvaielor în Constanța

Să ne întoarcem însă la scopul propus, adică la importanța ce prezintă pentru Constanța, o uzină electrică de mare capacitate, precum și tramvaiele.

Ca premiză, vom spune, că acest oraș nu este numai un centru important pentru Dobrogea, unde converg toate genurile de afaceri din această parte a țării. El ni se mai impune cu autoritate ca ținând locul favorabil al orașului țării la Mare.

Aci la Mare se fac toate schimburile de produse, pentru și afară din țară. Aci se perindă fără întrerupere transitarea mărfurilor celor mai variate, dintre cari, o însemnată parte este sub forma primă de materie simplă. Deci aceste produse sau materii prime, ar putea fi oprite locului pentru ca prin mijlocirea fabricilor să fie transformate în mărfuri ori materiale imediat utilizabile, cari sub această din urmă formă a produselor făurite prin "travail fini" să fie exportate. Se vede de aci la ce bogăție industrială este predestinată Constanța.

Pentru a ajunge la primele încercări industriale, este de absolută necesitate, în afară de capitaluri și brațe, ca mijloacele manipulării de energii industriale să fie în larg puse la îndemâna cetățenilor. Cu o uzină centrală-electrică de mare capacitate, se va putea deservi - fie prin curenți alternativi, fie prin curent în mod sigur, ușor și elegant, energia necesară electro-motoarelor pe



cari le vor instala industriile din oraș.

Industriile vor avea la îndemână energia mecanică de propulsie a mașinilor; vor avea în însuși orașul nostru produsele prime pentru a le lucra, transforma și aduce direct întrebuințate, încât este ușor de conchisă va rezulta din tot acest concurs de circumstanțe, un nou câmp de activitate pentru multe, multe energii latente.

Tot cu ajutorul unei centrale puternice se va deservi curent și energie electrică la toți abonații, la toate societățile de petrol și distilerii; cari au început să se instaleze în împrejurimile orașului.

Iluminatul public al orașului ar fi cu profuziune răspândit, aducând cu el, aerul plăcut pe care îl dau nopțile luminoase în orașe unde comerțul și mișcarea poporului sunt înfloritoare.

Cu timpul se vor duce cable electrice pentru deservirea curentului electric, la Techirghiol și Carmen Silva; se va lumina, cu siguranță Anadolchioiu și Mamaia. De asemeni nu este exclus ca distribuția electrică să ajungă și la Palaz.

Înțeleasă astfel, noua centrală electrică, precum și întinderea cablurilor de distribuție, orașul Constanța va forma un nucleu luminos ale cărui raze vor lumina și încălzi pe toți vecinii.

Ca consecință naturală a înființării unei mari centrale, va veni în mod evident și creierea tramvaielor la Constanța. Ambele lucrări trebuiesc privite la o altă într'un proiect general, care va îmbrățișa fără șovăire toate dezvoltările la care se așteaptă cu drept cuvânt acest oraș.

Cum era de prevăzut, acest însemnat port de Mare, s'a dezvoltat cu pași repezi; ba chiar a depășit așteptările optimiste; a luat extensiune în toate direcțiile; s'a dezvoltat fără popas; s'a întins și se întinde din ce în ce pe terenuri mai largi, mai spațioase, mai variate, lăsând să se întrevadă întocmirea unei vieți active și bogate cu tot apanajul și consecințele centrelor mari.

Ceiace odinioară era vecinătate sau cartiere în afară de cercul orașului, sunt azi pline de construcții, pline de viață: acolo mișună poporul avid de lucru; acolo s'au stabilit comercianți cari reclamă confortul modern pentru iluminat și transport E cunoscut de toți ca un adevărat supliciu, a parcurge kilometri pe jos pentru a ajunge la locul de ocupație,-sau la piață, la prăvălii, la vizite și chiar la plimbări. S'ar putea spune și cu multă dreptate că lipsa de tramvaie la Constanța, a congestionat acest pitoresc oraș.

Desvoltarea și siguranța succesului tramvaielor este tot

atât de importantă și grabnică ca și iluminatul public și particular. Se vor lega prin linii cartierele noi din susul orașului cu centrul și portul lungind strada Carol, piața și una din arterele ce duc spre port Strada Ștefan cel Mare va avea linia ei, pare prin joncțiuni se va lega cu linia de pe Carol și cu depozitul de cereale. Se va deservi altă linie pentru cartierul viilor, iar linia care leagă orașul cu plaja Mamaia va fi deservită de tren electric.

Se va ajunge astfel a da cetățenilor ușurința de comunicare, iar pentru vizitatori, confortul tracțiunii electrice le va servi drept o atracțiune plăcută și utilă.

Dacă împrejurările vor reclama un tren electric Constanța-Techirghiol, se va putea întocmi, căci centrala electrică viitoare va fi alcătuită cu o capacitate, suficientă tuturor nevoilor.

Cu iluminatul public răspândit în belșug; cu o suficiență de curent electric pentru iluminatul particular și pentru electromotoarele diferitelor industrii și adaogând pe lângă acestea rețeaua de tramvaie electrice, orașul Constanța va fi modernizat, înfrumusețat, făcut util și numai atunci va înjgheba cu siguranță un quantum de bogății a căror dezvoltare poate depăși orice prevedere.

Se înțelege ușor, că nu ne putem opri la discuția amănunțită a acestor chestiuni, cari prin importanța lor, formează fiecare, cadre speciale de studii și a căror analiză ar depăși limita îngăduită. Faptul statornic este că în țară avem bogății însemnate, avem energii voioase, capitaluri, și nu mai rămâne decât ... organizarea lor, pentru ca, cu îndrăzneală ele să ia ființă.

Toate întreprinderile industriale bine alcătuite și cu chibzuință conduse nu pot aduce decât beneficii atâta timp cât în fața lor au un câmp propice dezvoltării, astfel se prezintă cazul orașului Constanța, unde în mod ostentativ se vor deschide debușeuri din ce în ce mai mari pentru capitaluri; unde lumea muncitoare va putea trăi mai ușor, va avea mai multă încredere în ziua de mâine, va fi mai bogată, mai sănătoasă, mai veselă ... și în mod natural va găsi atunci prilejul de a studia cu eficacitate atâtea probleme înălțătoare și cari azi par o utopie.

Faptul va fi cu puțință de îndeplinit: se vor constitui și realiza proiectele cele mai îndrăznețe, atâta timp cât perseverența și încrederea vor fi călăuzele perpetue ale fiecărui român.

Jean Stoenescu - inginer

„Liberalul Constanței”, an III, nr. 3, 30 august 1915, p. 2.



Tramvaiul

Încă dinainte de război era apreciată înființarea unui tramvai la Constanța.

Această mare operă avea să dea orașului nostru posibilitatea a se întinde cât mai mult spre Anadolchioi, I.C. Brătianu, Vii și spre Mamaia.

A trebuit însă să vină războiul, ca această măreață operă a d-lui V. Andronescu, actualul primar, să fie abandonată.

După reinstalarea autorităților în Dobrogea s-au reînceput tratativele de înființare a tramvaiului. Foștii edili, în frunte cu d.dr. Sachelarie, reluaseră atunci tratativele cu o societate din București, care se obliga să instaleze în Constanța liniile necesare tramvaiului, precum și o mare uzină electrică, de unde era să se alimenteze întreg orașul. Oferta acelei societăți a fost primită în principiu de către fostul consiliu comunal, dar care la rândul său, căutând a trage foloase personale din această afacere, s-au luat la ceartă, s-au denunțat unii pe alții și marea operă nu a putut să se realizeze.

Din această cauză, azi, orașul are mult de suferit din lipsa unui mijloc de locomoțiune, iar mare parte din cartiere zac în întineric, întrucât actuala uzină a comunei, din lipsă de motoare, nu poate satisface toate nevoile.

Sesizați de această stare de lucruri, gospodarii noștri de astăzi, în fruntea cărora stă d. Virgil Andronescu, primarul orașului, au reluat acele tratative pentru concesionarea tramvaiului și după cât am putut afla, tratativele sunt înaintate și lucrările vor începe chiar în primăvară.

Dar de la înființarea acestui tramvai depinde și un lucru mai de seamă în împrejurările actuale. E vorba de locuințe ieftine, atât de simțite, locuințe ce nu se pot construi decât la periferia orașului, unde fără tramvai nimeni nu îndrăznește a construi astăzi, căci ar risca să rămână cu ele neînchiriate. Pe lângă această înfrumusețare ce s-ar aduce orașului apoi, terenurile pe care au fost înproprietăriți demobilizații, văduvele, orfanii de război și funcționarii ar căpăta o mare valoare.

Deci necesitățile de dezvoltare și întindere a razei orașului nu vor putea fi realizabile decât atunci când chestia tramvaiului ar deveni o realitate.

Lipsa unui mijloc de locomoțiune, iar mare parte din cartiere concesionarea tramvaiului trebuiesc cât mai repede terminate.

Înlesnirile și beneficiile ce le va avea populația de pe urma acestei mari opere vor fi de neprețuit de mari față de oricare sacrificiu l-ar face comuna.

Prosus.

„Marea Neagră”, an I, nr. 61, joi, 22 noiembrie 1923, p. 1.

9

În chestia tramvaiului și a luminei electrice

Într-unul din numerele noastre trecute ocupându-ne de chestiunea tramvaiului, credem că este nimerit să facem întreg istoricul acestei opere edilitare care, neglijată la timp, pasionează astăzi atât de mult pe cetățeni.

Despre tramvai ca și despre lumina electrică s-a vorbit pentru prima oară în Constanța pe la 1913, când, sub primariatul d-lui Cananău, proiectele făcute, urma ca lucrarea să fie dată în antrepriză Casei Ganz.

Desigur, acest procedeu al d-lui Cananău a întâmpinat o îndreptățită opoziție din partea orășenilor; ba se înjghebase și o societate, din care făceau parte tot felul de orășeni, indiferent de culoarea politică, și care strângea chiar fonduri pentru a putea să concureze Casa Ganz.

Între timp însă s-a dezlănțuit războiul mondial și astfel nimeni n-a mai gândit, după 1914 mai ales, la această idee, nemaifiind nici posibilitatea materială.

După război, în 1923, sub primariatul d-lui dr. Sachelarie, chestiunea revine din nou pe tapet. Ba se primește de către primărie chiar și o ofertă, semnată de Creditul Tehnic și societatea „Electrică”, prin d-nii ingineri Constantin Bujilă și Tiberiu Eremia, actualul deputat d. Constantin Alimănișteanu, d. primar Virgil Andronescu, d. prefect Nicolae Negulescu și încă un domn inginer inspector general.

În oferta primită de către d-rul Sachelarie această societate se obliga ca până în anul 1923 tramvaiul să fie terminat, împreună cu o importantă uzină electrică, prin forța căreia să fie iluminat întregul oraș. Liniile tramvaiului, care legau portul cu viile și Anadolchioiul, aveau ramificațiuni spre băile Mamaia și lacul Techirghiol – și toată această formidabilă operă ar fi costat pe atunci circa 25 milioane lei.

Ca întotdeauna însă, poate chiar și pentru motivul că oferta era pur liberală, au intervenit și aici divergențe de păreri și tot soiul de acuzațiuni – ba o presă locală a dus



chiar o campanie acerbă contra tramvaiului – și astfel, opera liberală n-a putut să ia ființă sub guvernul averescan, din pricină că oferta n-a fost aprobată.

Adevărata cauză pe baza căreia a fost respinsă însă nu se cunoaște nici azi. Atâta mai putem ști, că într-o întrunire publică cetățenească ținută astă vară la Arena Grand, o voce averescană, prin graiul d-lui George Berea, a spus că partidul poporului n-a aprobat-o și nici n-o va aproba – având îndrăzneala să vorbească de anumite bacșișuri, care i s-ar fi oferit și pe care le-a respins.

Nu știm însă cine ar fi putut să ofere aceste bacșișuri – iar dacă cei de la cârma partidului poporului știau că totul este de vânzare, puteau să facă și acest sacrificiu – destul de agreabil pentru d-lor – numai ca orașul să fi putut obține înfăptuirea acestei opere.

Ceea ce putem constata însă astăzi cu destul regret, este faptul că dacă atunci întreaga lucrare ar fi costat 25 milioane lei, azi nu se mai poate efectua nici cu 150 de milioane – și faptul acesta se va putea dovedi chiar la licitațiunea care va avea loc în palatul comunal în luna ianuarie 1924.

Care a fost așadar opera pozitivă și de folos pentru oraș? De ce a fost respinsă oferta atunci?

Știm atât, că la înființarea unui tramvai la Constanța liberalii s-au gândit întotdeauna – și tot partidul liberal cu fruntașii lui se vede că este chemat să traducă în fapt această mare operă pentru noi.

Ce cheltuieli va ocaziona însă de astă dată această lucrare, nu putem ști – iar dacă acestea vor fi grele și dacă am suferit și suferim destul din pricina lipsei tramvaiului – păcatul să-l poarte domnul care din nenorocire sta în fruntea prefecturii pe atunci.

C.R. Duțu

„Marea Neagă”, an I, nr. 70, duminică, 2 decembrie 1923, p. 1.

10

30 autobuze noi comandate în Cehoslovacia vor fi puse la dispoziția cetățenilor pentru transportul lor în diferite cartiere ale municipiului

Primăria municipiului Constanța a făcut o comandă de 30 de autobuze în Cehoslovacia investind un capital de 20.000.000 lei.



Prima tranșă a acestor autobuze urmează să sosească la Constanța până la data de 20 iulie a.c., urmând ca tranșa a doua să fie livrată până la data de 20 octombrie a.c.

Autobuzele sunt înzestrate cu cele mai moderne motoare și au un confort modern. Capacitatea unui autobuz este între 40-70 locuri. Canapelele sunt îmbrăcate cu o pânză specială, care va rezista deteriorării. Cabina șoferului este construită special, așa că contactul cu publicul este evitat, neputându-l stingheri în conducere.

Vor avea întâietate traseele care sunt frecventate de muncitori.

Prin introducerea acestor mașini se pune capăt actualelor transporturi cu autobuzele ale cetățenilor constănțeni, care lasă foarte mult de dorit.

„Dobrogea Nouă”, an I, nr. 41, 24 iunie 1948, p. 1.

11

1948 august 20, Constanța.

Decizia Primăriei municipiului Constanța privind cumpărarea inventarului fostei cooperative „Transportul Dobrogean” de la Banca Federală Constanța, în vederea utilării parcului auto al Exploatarei Comunale de Autobuze Constanța.

Republica Populară Română
Primăria Municipiului Constanța

Deciziune
Nr. 19056 din 20 august 1948

Noi, Gheorghe Olteanu, primarul Municipiului Constanța.

Asupra ofertei Băncii Federale Constanța, str. Ion Bănescu nr. 9, înregistrată sub nr. 7571 din 12 august a.c., prin care pune la dispoziția Primăriei Municipiului Constanța întreg inventarul fostei cooperative „Transportul Dobrogean” din Constanța, a cărei lichidatoare este Federala, în baza ordinului Institutului Național al Cooperației nr. 10079 din 18 iunie a.c., contra sumei de lei 1.300.000, spre a servi la utilizarea și dotarea parcului de autobuze proprii pentru



exploatarea transportului în cauză de pasageri; văzând deciziunea Comisiunii Interimare de la 30 iulie a.c., punctul 4, prin care se hotărăște ca organizarea și administrarea acestei exploatare a transportului în comun de pasageri să se facă sub formă de serviciu în cadrul administrației comunale, până ce va fi dotată cu utilajul și parcul de mașini necesar, proprii exploatarei;

Având în vedere procesul verbal al comisiei de evaluare din 12 august a.c., special constituită de comisiunea interimară, prin care stabilește că pentru:

- atelierul de reparat mașinile din Bd. I.G. Duca 45;
- autobuzul nr. 902 Constanța;
- 11 mașini și o remorcă, deteriorate, toate proprietatea fostei cooperative „Transportul Dobrogean” să se plătească o sumă globală de 1.300.000 (un milion trei sute mii), preț în care se includ toate taxele și impozitele acestei vânzări, iar că întregul inventar se predă liber de orice sarcină fiscală sau chirografară.

Constatând că în interesul administrației municipale este absolut necesar să se facă această procurare spre a se putea crea un parc de autobuze proprii, operațiune ce nu se poate face decât prin tratare, prin bună învoială, potrivit art. 14 din Legea pentru simplificarea formalităților de aprobare a proceselor de lucrări și de angajare ce se fac de către administrațiile locale, publicată în Monitorul Oficial nr. 21 din 26 ianuarie 1940 și că prin aceasta se justifică temeinic forma de angajare aleasă de administrație, nefiind posibilă o concurență în condițiuni egale între mai mulți concurenți pentru același obiect oferit. Că prin urmare, pentru perfectarea formelor de intrare în patrimoniul comunei a inventarului oferit de Banca Federală Constanța și provenit de la lichidarea fostei cooperative „Transportul Dobrogean”, mai este apreciat a se întocmi actele de inventariere și vânzare-cumpărare, întrucât tratarea ținută de comisiunea de evaluare la fața locului, înlocuiesc procedura tratărilor prin comisia de licitație, al cărui rezultat n-ar putea să fie altul decât cel obținut, și deci o tergiversare inutilă a formelor și o îngreunare a intrării în patrimoniul comunei a inventarului ce trebuie imediat pus la dispoziție pentru asigurarea bunului mers al exploatarei transportului în comun.

Văzând și dispozițiunile deciziunii nr. 2871 din 13 august a.c., publicată în Monitorul Oficial nr. 126, relativ la condițiunile de organizare a întreprinderilor și bunurilor comunale;

Pentru aceste motive și în virtutea dreptului conferit de art. 15 din Legea administrativă,

Decidem:

Art. 1 Cumpărarea întregului inventar cumpărat de la fosta cooperativă „Transportul Dobrogean”, de la Banca Federală Constanța, în calitate de lichidatoare, compus din:

- a. un autobuz în circulație marca „Ford”, cu caroserie metalică, nr. 902 Constanța, motorul seria nr. 99-131110, având 6 cauciucuri și scule, conform inventarului special nr. 1.
- b. un autobuz nr. 2, în stare de nefuncționare, marca „Ford”, cu caroserie metalică, motor seria nr. 99-129874, cu piesele și lipsurile specificate în inventarul special nr. 2.
- c. un autobuz, marca „Ford”, cu seria nr. 105727078, conform inventarului special nr. 3.
- d. un autobuz nr. 4, marca „Ford”, caroserie metalică, complet degradat, motor nr. 185699043, cu motorul demontat, conform inventarului special nr. 4.
- e. un autobuz nr. 5, marca „Ford”, caroseria metalică, degradată, motor seria nr. 18-4253565, conform inventarului special nr. 5.
- f. una mașină nr. 6, autocamion marca „Ford”, motor nr. 12911853, motorul demontat, conform inventarului special nr. 6.
- g. una mașină nr. 7, autocamion marca „Ford”, motor nr. 18-4492307, motorul demontat, conform inventarului special nr. 7.
- h. una mașină, autocamion marca „Ford Marmon”, fără motor, conform inventarului special nr. 8.
- i. una mașină, autocamion marca „Ford Marmon”, motor seria nr. 99-131609, complet degradat, conform inventarului special nr. 9.
- j. una mașină nr. 10, autocamion marca „Ford Marmon”, motor nr. 99-131849, motorul demontat pentru reparație generală, conform inventarului special nr. 10.
- k. autocamionul „Datil”, motor nr. 26434, în stare de funcționare, având instalat un grup electrogen cu motor „Astek”, nr. 12990, tip D7C, fără carburator și magneton, conform inventarului special nr. 11.
- l. mașini, scule și ustensile ale atelierului mecanic, fost proprietatea cooperativei „Transportul Dobrogean”, conform inventarului special nr. 12.
- m. mobilier și obiecte de birou ale fostei cooperative,



conform inventarului special nr. 12.

Art. 2 Valoarea lor, conform procesului verbal din 12 august 1948, este de lei 1.352.580, în care se includ impozitele și taxele formelor de vânzare, iar întregul material se predă liber de orice sarcină fiscală sau chirografară.

Art. 3 Conducătorul Exploatării Comunale de Autobuze va lua în primire cu proces verbal întreg inventarul, îl va inventaria și întocmi formele legale de recepție, atașându-se și toate taxele de proprietate fiscală și de circulație.

Art. 4 Domnul șef al Serviciului Financiar și domnul conducător al Exploatării Comunale de Autobuze sunt însărcinați cu aducerea la îndeplinire a dispozițiilor din prezenta decizie.

Primar,
Gheorghe Olteanu
(ss) Indescifrabil

Data astăzi,
20 august 1948

Secretar General,

Gh. Filip.

D.J.A.N. Ct., fond Primăria Constanța, dosar 59/1949, f. 2.

12

1948 august 23, Constanta.

Decizia Primăriei municipiului Constanta privind exploatarea transportului în comun de persoane ca serviciu distinct în cadrul administrației locale, până la dotarea cu lui cu utilajul și parcul necesar propriu.

Republica Populară Română Primăria Municipiului Constanța

Decizie

Nr. 19318 din 23 august 1948

Noi, Gh. Olteanu, primar al municipiului Constanța:

Având în vedere deciziunea Comisiei Interimare, în ședința de la 30 iulie 1948, prin care se stabilește că organizarea și administrarea exploatării transportului în comun de persoane în municipiul Constanța, să se facă sub formă de serviciu distinct, în cadrul administrației municipale, până ce această exploatare va fi dotată cu utilajul și parcul necesar propriu, când urmează să se

determine una din formele prevăzute de art. 4 aliniatul a și b, din legea pentru organizarea exploatărilor comunale, din 7 mai 1938, cu modificările ulterioare;

Constatând că prin ordinul Ministerului Afacerilor Interne, Direcțiunea Generală a Exploatărilor Comunale nr. 9019 din 16 august 1948, înreg. sub nr. 17805/1948, se aprobă principial hotărârea luată de Comisiunea Interimară, prin decizia de la 30 iulie 1948, potrivit rezoluției ministeriale din 14 august 1948;

Având în vedere dispozițiunile art. 2 din deciziunea Ministerului Afacerilor Interne nr. 8571, relativ la condițiunile de organizare a întreprinderilor și bunurilor comunale, publicată în M. Of. nr. 186 din 13 august 1948;

Ținând seamă de recomandările ce ne-au fost făcute de forurile în drept cu privire la alcătuirea și numirea colectivului conducător al exploatării transportului în comun de persoane, în municipiul Constanța, cât și de ordinul Ministerului Afacerilor Interne nr. 10938 din 24 iunie 1948, înreg. la nr. 14545/1948, cu privire la modul de organizare și administrare al întreprinderilor naționalizate, ce se pot aplica și cazului în speță, întrucât cooperativa „Transportul Dobrogean” a fost dizolvată și lichidată ca urmare a dispozițiilor Institutului Național al Cooperăției nr. 10079 din 18 iunie a.c.;

Pentru aceste motive și în baza dispozițiilor art. 15 din legea administrativă;

Decidem:

Art. 1 Exploatarea transportului în comun de persoane în municipiul Constanța se va face, până la dotarea lui cu utilajul și parcul necesar propriu, ca serviciu distinct, în cadrul administrației municipale, având veniturile și cheltuielile înscrise în bugetul Primăriei, potrivit hotărârii Comisiunei Interimare de la 30 iulie 1948.

Art. 2 Pe ziua de 21 august a.c. se numește următorul colectiv de conducere și administrare al exploatării transportului în comun de persoane:

dl. Mihai Gheorghe – conducătorul exploatării

dl. Menicenco G. – ajutor și responsabil tehnic

dl. Smărăndescu N. – secretar

dl. Ionescu N. – contabil

dl. Domulescu C-tin – casier

dl. Dumitriu G. – șef atelier

Art. 3 Normele de organizare și funcționare ca și cadrul de funcționare necesar realizării activității exploatării, se vor stabili pe bază de regulament.

Art. 4 Domnul Secretar General și Domnul conducător al



Exploatarea Transportului în comun de persoane, sunt însărcinați cu aducerea la îndeplinire a dispozițiilor din prezenta decizie.

Data astăzi 23 August 1948

PRIMAR,
(ss) Indecifrabil

Secretar General
(ss) Indecifrabil

D.J.A.N. Ct., fond Primăria Constanța, dosar 17/1948, f. 65.

13

Din realizările muncitorilor de la întreprinderea de transport Constanța

Îndrumați de organizația de bază PMR, muncitorii din întreprinderea de transporturi auto Constanța au adus mai multe îmbunătățiri în privința transporturilor.

În cinstea zilei de 7 noiembrie muncitorii au reparat și redat circulației 3 mașini care s-au adăugat celor existente în număr de 31, îmbunătățindu-se transportul pe cele 5 trasee ale municipiului Constanța.

Administrația Auto Transport a pornit la o mai temeinică organizare a serviciului auto, în care scop s-a început construirea unui garaj modern necesar adăpostirii și întreținerii mașinilor în bune condițiuni pe timpul iernii. Însușindu-și noua atitudine față de bunul public, muncitorii de la serviciul Auto Transport muncesc cu mai multă hotărâre pentru menținerea în bune condițiuni și pentru a economisi combustibil și material gresant.

Correspondent, Gh. Mureșanu

„Dobrogea Nouă”, an I, nr. 167, 18 noiembrie 1948, p. 1

14

Transportul în comun și curățenia orașului – una din preocupările noastre zilnice

Convorbire cu tovarășul Tiberiu Superceanu, directorul Întreprinderii comunale Constanța.

Constanța și celelalte stațiuni de pe litoral găzduiesc în aceste zile sute și mii de oameni ai muncii din țară și de peste hotare, veniți pentru a-și petrece concediul de odihnă pe malurile înșorite ale mării. Pentru a nu dezminți renumele constănțenilor de buni gospodari, ICC, întreprindere care are în obligațiile ei asigurarea

transportului în comun și a curățeniei orașului, a luat o seamă de măsuri menite să pună la dispoziția celor veniți în concediu mijloace moderne de transport în cele mai diverse puncte de pe litoral, precum și în privința păstrării curățeniei orașului. Dar pentru a cunoaște mai multe amănunte în legătură cu aceasta, să dăm cuvântul tovarășului Superceanu Tiberiu, directorul ICC, cu care V. Chiurtu, colaboratorul ziarului nostru, a avut acum câteva zile o convorbire. Iată răspunsurile date de tov. director la întrebările colaboratorului nostru.

Întrebare: Prin ce se caracterizează îmbunătățirea transportului în comun față de anii precedenți?

Răspuns: Față de anii trecuți, datorită mărimii parcului de autobuze, transportul în comun s-a îmbunătățit în mod simțitor. Întreprinderea noastră are la ora actuală un număr de 56 de autobuze, care deservesc în bune condiții oamenii muncii veniți la odihnă. Îmbunătățirea transportului în comun se mai datorește și dării în folosință a liniei de troleibuz, pe care circulă 20 de troleibuze. Pentru a preîntâmpina defecțiunile pe traseu, conducerea întreprinderii a luat o seamă de măsuri tehnice și organizatorice. Bunăoară, controlul tehnic de gradul I se face în timpul nopții de echipe speciale, înzestrate cu scule și materiale. S-a dublat rampa de la garaj. Pentru repararea continuă a micilor defecțiuni, s-a organizat la atelierul mecanic o echipă auto de întreținere și pe timpul nopții. De asemenea, s-au întărit echipele pentru întreținerea troleibuzelor. Începând de la 18 iulie, când am preluat traseul litoralului, stațiunile sunt deservite de 12-18 autobuze la un timp de parcurs de 70 de minute. La transportul cu autobuzele a fost prelungit timpul de parcurs până la orele 3 noaptea pentru Mamaia și orele 2 noaptea pentru Vasile Roaită. Trebuie scos în evidență faptul că o seamă de șoferi și mecanici dau foarte multă atenție întreținerii parcului de mașini, deservirii în bune condiții a populației. Printre aceștia pot fi amintiți comunistul Butarăscu Dumitru, Iani Ion, Popa Vasile și Bratosin Sima.

Întrebare: Ce măsuri ați luat pentru deservirea populației cu taximetre?

Răspuns: În această direcție, vă pot spune că întreprinderea noastră s-a preocupat să pună la dispoziția populației și a oamenilor muncii veniți pe litoral taximetre pentru a se deplasa în locurile dorite. Prin cele 20 de taximetre „Moskvici”, care au un consum destul de redus de combustibil și sunt foarte confortabile, noi am reușit să punem la dispoziția oamenilor muncii mijloace





Baza IJTL Str. Chilei Nr. 103 - Spălătorie autobuze - 1985



Platformă parcare, Str. Chilei - 1973



Stația Gara CFR, curse exterioare sud 1985-1989



Bd. Ferdinand (fost Republicii), zona Cinema Republica - 1977



Intersecție zona Gara CFR - 1965



Stația Gara CFR, curse exterioare sud 1985-1989



Autobaza 5 marfă - Bd. Aurel Vlaicu



Baza ITC, Str. Chiliei Nr. 103 - 1980



Troleibuz - 1969



Dacia 1310, Controlul circulației IJTL - 1988



Taxi Warszawa 1964 -1972



Autobuz Skoda RTO



Interior autobuz Skoda RTO



Autobuz DAC 112 UDM



Tramvaie V3A și KT4D garate în depou



Troleibuz articulat 117 UDM - 1985



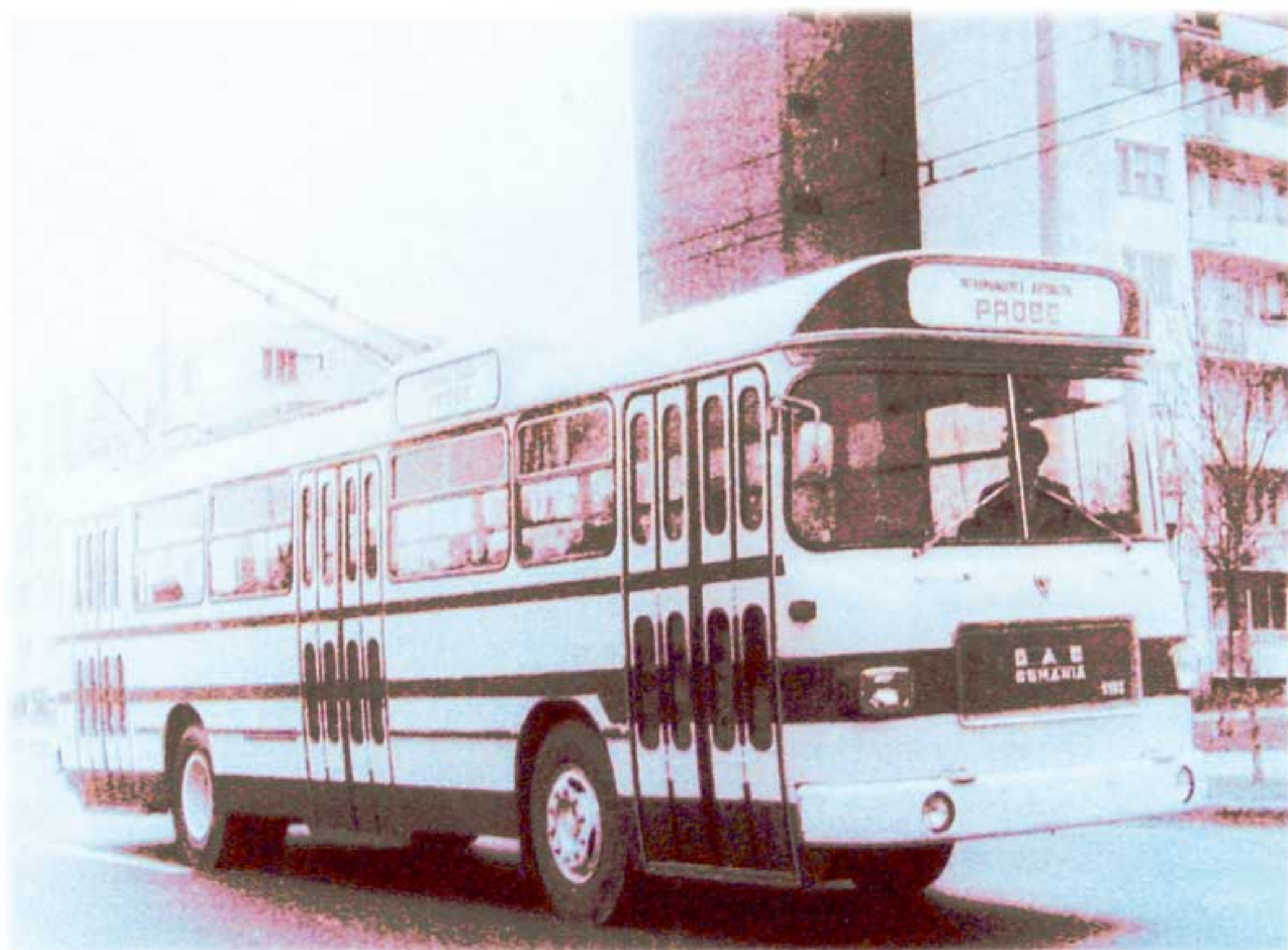
Bd. Ferdinand (fost Republicii) zona Hotel Continental



Troleibuz DAC 117 UDM - 1988



Stația Piața Unirii - 1985



Probe troleibuz - 1986



Stația Poarta 2 - 1960



Bd. Marinarilor - 1960



Intersecție zona Gara CFR - 1960



Autobuz Skoda SM (cutie de viteze automată) -1969



Moskvici 412 - 1971



Sediul vechi RATC (1963-2007) Str. Chiliei Nr. 103



Dacia 1300, Stație Taxi - 1985



Tractare autobuz defect



Cap linie „Faleza Nord” tramvai 102



Str. Aurel Vlaicu (zona CET)



Plug dezăpezire linie tramvai - 1995



Depanare mobilă -1999



Autoturn - 2000



Tramvai tip V3AC - 1988



Sediul nou RATC
Pavilionul administrativ Str. Industrială Nr. 8



Stație alimentare carburanți



Stație I.T.P.



Hală reparații sediu nou, atelier RT1 și schimb ulei
(vedere dinspre Nord)



Spălătoria și hala de CIZ din cadrul sediului nou



Platformă parcare, autobuze Maz 107



Atelier strungărie



Serviciul Tehnic - 2009



Serviciul Resurse Umane - 2009



Serviciul Tehnic - 2009



Director Economic ec. Steliana Gorea



Director General ing. Dumitru Coiciu



Director Adjunct ing. Astratinei Dan



În vizită la Fabrica SKODA 2005
Dumitru Coiciu director general RATC Constanța și Mitran Aurel director Clean Control



Autocar AIATS ATLANTIS



Primarul Municipiului Constanța Radu Ștefan Mazare cu ocazia prezentării autobuzelor turistice supraetajate AYATS
Faleza Casino Constanța (martie 2007)



Prezentarea autobuzelor turistice supraetajate AYATS - cap de linie traseu estival Gara CFR Constanța (martie 2007)

DOCUMENTE DE EPOCĂ



7071. 20 JUL 1899
REGISTRATA LA NR.

88

Domnule Primar,

Sub-semnatul dorind o inființă în acest oraș
donați trancare care să funcționeze p. distată
intre Constanța și baile de la Vii și între Con-
stanța și baile de la Tichirghiol, avind ca
punct de plecare din piața Pridius. Cu onor
vî rog Domnule Primar să brie-vait o mî
acorda aceluia cere. —

Brie-vait vî rog, Domnule Primar, a prim.
asigurarea consideratiunii mele.

Cu stima.

Tama T. *[Signature]*

Domnule Primar al Urbei Constanța

89
Autoris oficiu

No 4807. 21. JUL 1899

1899 Jul

Conform cererii ce ne-a
făcut Doamna Blinda Min
suplica iurechitata la N.
7071. 20. JUL 1899
se permite avarul
să-însușească Două tramvaye
pentru transportul publicului.
și să-și ia la stabilimentele de
călărie de la vi. și la băile
de la Turgigheol, cu obliga-
țiune de a se conforma
regulamentelor Londonen-
ghele canonale și politice.
P.

26



INTRATĂ
CONSTANȚA
SI INREGISTRATA Nr. 7606. 19. JUL 1900

Se va da autORIZAȚIA
SOLICITATA.

Primar J. Dinu

Domnule Primar,

Subsemnatul vreau a pune
in circulatie un al II-lea Tram-Car
care se face cursa intre Constanta
Techirghiu, cu respect la rog sa
bine vrea sa mi da expunere la
Primar la rog J. Dinu
avergina orobites mele considerati
Toma T. Blandu

Salut
Primarul Primar Magului
Voco

26



30 fani
Se da autorizatiune cunoscuta, platind taxa
complet, ca 4-anul trecut. 48
D. J. A. N.

Domnule Primar,

Subsemnatul fiind a juri in
circulatie in acest oraș pe timpul
sezonului in tramcar, am avut a
se ruga se bine viti a mi da cu-
venita autorizatiune, obligandu-mi
tot o data la toate regulile si da-
torile prevazute de lege.

Cu tota stima Toma T. Blăndu

D. J. A. N.

Domnului Primar al Orașului

Doce



R O M A N I A

P O L I T I A G R A S U L U I C O N S T A N T A

A U T O R I S A T I U N E

Noi Polițaiul Orașului Constanța.-

Avînd în vedere cererea adresată acestui oficiu prin peti-
țiunea înregistrată la N-r *3916/905*

Avînd în vedere ordonanța dată de D-l Primar al Comunei
Constanța N-r 8870/903

Permitem

D-lui DUMITRU ALEXIU a pune în circulație în orașul Constan-
ța una birjă care s'a înscris în registrele acestui oficiu
la N-r 32 obligîndu-se numitul de a se conforma în totul
dispozițiilor tuturor ordonanțelor comunale și poliție -
nești.-



Director, *[Signature]*

N-r *3867*

1905 Martie 31

insusita la p. 60

Este trecut & rat la p. 2 pe 1905/6
Agent de Constatare



INTRATA LA PRIMARIA
CONST. 629. 20. APR. 1905
SI INREGISTRATA LA

85
3 8
Sa se vireze & sa se
inregistreze.

Domnule Primar,

Vaund a pune in circulatie in orasul
Constanta, de la 1 Aprilie 1905, birja
cu N^o 2, v^e rog respectuos sa bine vaiti
a dispune vizarea alaturatei per-
misivului N^o 4485/1905, obli-
gandu-m^e a plati taxele
comunale.

Cu respect

Salim Ali Rezer
moh. tigănescu N^o 49

Stak
Domnului Primar Urban
Constanta



INTRATĂ ÎN COMUNA URBEI
CONST. 44. 27. MAI. 1905
ȘI ÎNREGISTRATĂ

Se rev. eliberor.

Ly

85

Domnule Primar,

Subsemnatul Toma Blăndu, domiciliat în capitala București, vînd a pune în circulație două trăncace pe distanța Constanța-Sechir-Gheol pe timpul de la 1 Iulie și până la 1 Septembrie, cu care vă rog să bucurăți-vă în elibera curvite autorizatime, obligându-mă a plăti clauze curvite comunale -

Cu stima
Toma T. Blăndu

La mine sale

Domnului Primar al urbei

Constanța

A. Feldmann
Etabl: 1882

9 STRADA DECEBAL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
FELDAN BUCAREST

- TÉLÉPHONE -

Bucarest

10 #
12
6/21 August 1909



[Handwritten signature]
Domnule Primar

Va rog sa bine-voiti a dispune sa mi se scrie meata copii dupe planurile vechi, precum si dupe cele rectificate in urma, relative la constructiunea tramvaiului electric al Comunei Constanta, afara de castul de sarcini si celelalte manuscrise care le au copiate aci.

Tot deodata va rog a-mi arata, care ar fi conditiunile sub care s'ar cesiona eventual exploatarea acestei intreprinderi de catre o societate straina, care ar fi dispusa sa se ocupe de aceasta afacere.

Primiti asigurarea deosebitei mele consideratiuni.

P. P^{os} de A. Feldmann
[Handwritten signature]

D-sale

Domnului Primar al Comunei Constanta.

9
44

KL/. **UZINA ELECTRICĂ CRAIOVA**
ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT, BERLIN
SOCIETATE GENERALĂ DE ELECTRICITATE DIN BERLIN

Craiova, 14/27 . Junie 1912



Loosar
Primar
Constanta

Domnule Primar !

Confirmăm primirea onor. D-v. din 11.crt., de al
cărei conținut am luat notă.-

Cu această ocaziune vă rugăm, ca în caz, dacă nu
v'ați decis încă în privința dărei ~~de~~ concesiune a iluminatului
și tramvaiului electric, să bine-voiți a ne remite caetul de
sarcini, pe baza căruia am putea înainta și noi oferta noastră.-

Speze ce eventual s'ar ivi, vă rugăm a le rambursa.-

Primiți, vă rugăm, Domnule Primar, asigurarea
deosebitei noastre stime și considerațiuni.-

DIRECȚIUNEA USINEI ELECTRICE, CRAIOVA.

Pittler

B

Domniei-Sale

Domnului Primar al Urbei

Constanta

10 #2

UZINA ELECTRICĂ CRAIOVA

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT, BERLIN

kl/.

SOCIETATE GENERALĂ DE ELECTRICITATE DIN BERLIN

132

Craiova, 4/17. June 1912



Domnule Primar !

*Avem onoare a vă ruga prin prezenta să bine-
voiți a ne remite un exemplar al contractului concesiunei ilu-
minatului cu electricitate și tramway electric.-*

*Mulțumindu-vă anticipativ, vă rugăm, Domnule
Primar, a primi asigurarea deosebitei noastre stime și conside-
rațiuni.-*

DIRECȚIUNEA USINEI ELECTRICE, CRAIOVA.

Pettit

1

D-s-ale

Domnului Primar al Urbei

Constanța

No. 24. 2. 12 (500 Stick).

84,160. INST. GRAFIC I. BANITZA ȘI D. SARAG, CRAIOVA.

418 85
~~113~~

Constanța in 17 Septembrie 1912

pentru formarea societății proiectate cu obligațiunile de a ne raporta
 despre cele umate.
 Constanța in 17 Septembrie 1912
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100



PRIMĂRIA

COMUNEI CONSTANȚA

Serviciul Contencios

No. ¹⁴⁶⁵~~125~~ 26 Februarie 1913.*Domnule,*

Avem onoare a vă comunica prin prezenta că, v'am autorizat cu depline puteri din partea acestei Comune, ca să tratați singur și exclusiv cu una sau mai multe case de Bancă din Străinătate sau din țară, care se asigure Comunei concursul financiar sau fondurile pentru punerea în aplicare a proiectului concesiunii ecarterajului și tracțiunii electrice în Constanța și localitățile de prin prejur așa după cum acest proiect e determinat în caetul de sarcini ce era să se întocmească cu casa Gantz & comp. din Budapesta.-

Comuna și rezervă a examina propunerile prezentate de Bancă sau grupul pentru care D-Voastră veți mijloci și se angajează în limitele zisului caet a le da preferință la aprobare întru cât vor fi mai favorabile de cât condițiunile pe care Comuna le are deja din partea Societății Gantz din Budapesta, precum și din partea Societății Românești din Constanța reprezentată prin Domnul Bușilă, Ben-
dri și A. Solacolo.-

Vă înaintez în copie textul concesiunii.-

Primar /ss/, M. Solacolo Troian

*Domniei-Sale**nului*

L. E. Rădulescu Bucdrest

3

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS
CARPENTIER, RIVIÈRE ET C^{IE}
 ARMAND D. RIVIÈRE ET C^{IE}, SUCC^{ES}
 ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

Adresse Télégraphique
 CARPENRIVE-PARIS
 TÉLÉPHONE 1^{re} Ligne 448-48
 2^e Ligne 453-61

11 ET 13, RUE DE BELZUNCE

PRIÈRE DE RAPPELER
 DANS LA RÉPONSE

Paris, le 5 Avril 1913
 Constanta, 18

RESOLVAT LA
 CONSILIUL TECHNIC SUPERIOR
 CU JURNALUL NR. 52.
 DIN 3 Mai 1913.

41
 Au onoare a re. Supune aci anexat, în
 3 exemplare din care unul iscălit de mine, pro-
 jectul Contractului pentru concesiunea ecle-
 rapului electric a forței motrice și a trans-
 yelor la Constanta și împrejurimi, proiect
 conținând condițiile sub care subsemna-
 tul, lucrând în numele Societății de mai sus,
 se angajează a lua această concesiune.

Ca modificare în condițiile acestui
 contract, este stabilit ca subsemnatul me-
 angajez, în vederea realizării, a da circulației
 noi linia de tramway la Mamaia până la
 cel mult 1/15 Iunie 1914.

Domnului
 Primar al Orașului Constanta

exemplare original

4

CONTRACT DE CONCESIUNE

PENTRU

ECLERAGIUL ELECTRIC,

FORȚA MOTRICE

ȘI

EXPLOATARE DE TRAMVAYE LA CONSTANȚA

ȘI ÎMPREJURIMI



BUCUREȘTI

Inst. de Arte Grafice „CAROL GÖBL”, S-sor I. St. Rasidescu

16, STRADA PARIS (fostă Doamnei), 16.

34.329

1913

BANCA AGRICOLA

SOCIETATE ANONIMĂ
CAPITAL SOCIAL LEI 12.000.000.—
REZERVE „ 3.656.142.26

SUCURSALA CONSTANTA

COMISION DE CEREALE

PRIMARIA COMUNEI CONSTANTA

INTALNIRE - 2 APR 1913 12 05704

9/22 April 1913

22

1370 No. 370

Inreg. F. 205
9 Aprilie 1913

scutita de tim-
bru, conform
art. 44, paragraful
28 din legea
timbrului

*La contabilitate se restitueaza
spre a se restitui*

Fiind informat ca aceasta fanta se
numara de Constanteni constituiti in asociatie
(in vederea unei Soc. Anonime) pentru luarea in
concesie a iluminatului si electricitatii si a transportului
electric, nu a fost admisa de catre onor. Minister
la rugam sa bunavointa a dispoza sa mi se restituie
din garantia de lei 50.000.-, receptiv N. 9147
in valoare de lei 26.000.- pe care o am depus o
noi in scopul de mai sus.

Cu Distinsa Stimă
BANCA AGRICOLĂ
SUCURSALA CONSTANTA

afapt

*In print acceptata in
N. 9147 din aratata in
valoare de lei 26.000.-
Constantina*

Constantina

Stale
Primar al Orasului
Constantina

132

23

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS
CARPENTIER RIVIÈRE ET C^{ie}
ARMAND D. RIVIÈRE ET C^{ie} SUCC^{rs}
ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

PRIMĂRIA COMUNEI CONSTANȚA
10 APR 1913 05790

Adresse Télégraphique
CARPENRIVE-PARIS
TÉLÉPHONE 1^{re} Ligne 448-48
2^e Ligne 453-61

Inceput #248
10 April 1913

11 ET 13, RUE DE BELZUNCE

Paris, le 4/22 April 1913
Bucuresti



DE RAPPELER
RÉPONSE

*La contabilitate
Primar*

Depunând la Casa de Depuneri, Consecra-
țiuni de Economie din București cantinua de
Lei 50000, Efecte (Renta Rom. Convertita 4%),
previzuta la Sigal Contractului de Concesiune
intervent întru Onor. Primărie de subsema-
tal, au onoare a vi furnite o dată cu
aceasta recepisa resp. sub # 84668.

Primărie, vi rog, încredințarea osebitei
mele considerațiuni.

Rili

*Primărie
Vi se
Stăruie
Vă rugăm*

Vă rugăm

La recep

Primar al Comunei

Constanța

1302

25

ROMANIA



MINISTERUL DE INTERNE

DIRECȚIUNEA

ADMINISTRAȚIUNII JUDEȚENE ȘI COMUNALE

București
PRIMĂRIA COMUNEI CONSTANȚA
INTRATĂ LA 17. APR. 1913 05961

191

No.

*Dezignarea comitului comunal a sa inainta la comitetul alina in di
in preman la memorial marea din care este unu cetateni
sechizantile pitea care oferta unu cetateni
Constanta in fapt respins
1783.12.1913*

Domnule Președinte,

Prin petițiunea telegrafică No. 2345, D-nii Gh. Benderli, Gr. N. Grigoriu, N. Negulescu și alți cetățeni din acel oraș, cer a nu se aproba oferta prezentată de Armand Riviere pentru concesiunea iluminatului electric și a tramvaelor, arătând că s'a prezentat o altă ofertă în numele unei Societăți Românești, care a fost respinsă de primărie.-

Comunicându-vă cele ce preced, vă rugăm a ne da de urgentă relațiuni asupra acestei cestiuni.-

p. M I N I S T R U,

Director,

Domnului Președinte al Comisiunei Interimare de Constanța.-

B. 506 - Impămeria Statului.

132

26



Se va elibera
M. T. Negulescu

Domnule Primar

Bucuresti: Va rog, a dispune Sa-mi se
libereze recipisa Acti financiare N. 9127 din 30 August
in valoare de lei 24.000, depusa odata cu oferta
propozitie a Societatii, Care tinuie Constitutia, in vederea
luarei in Concesiune a iluminatului ntr-un vâinul
electric al orasului.

Delegat al depunerii Sumei
la Acti financiare

M. T. Negulescu

Constanta in 8 Mai 1913

Am primit recipisa Acti
financiare N. 9127/30 VIII 912
in suma de lei 24000.-
M. T. Negulescu
8.V.913

Stale

St. Primar al Orasului

Constanta

1382

28

ROMÂNIA

București,

191



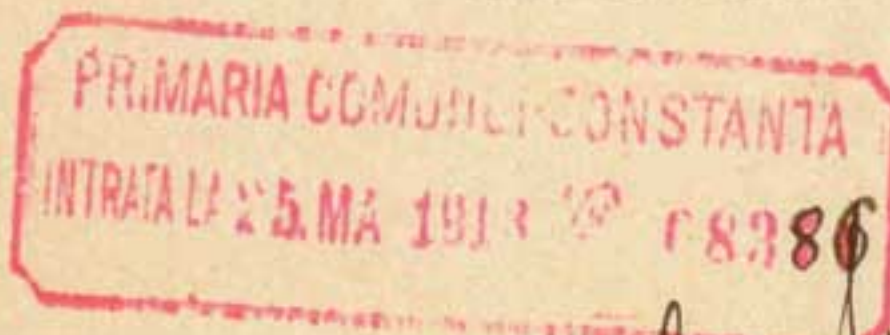
MINISTERUL DE INTERNE

DIRECȚIUNEA

ADMINISTRAȚIUNII JUDEȚENE ȘI COMUNALE

SERVICIUL COMUNAL

No.



*Le ora publică licitație
pentru ziua de
28 iunie a.c.
bază de calcul de
fora și la tocmă 4 de
de aslescu frapen*

Domnule Președinte,

În vederea celor arătate prin raportul nr. voastră No. 3686/913
că pentru darea în concesiune a iluminării orașului cu electricitate
și a înființării de tranvaie în oraș și împrejurimi, s'a hotărât a se
ține o nouă licitație, vă restituim conform cererii făcute, aci alăturat
deciziunea comisiei interimare de la 6 Aprilie a.c. și alte piese re-
lative, adică în total 3 acte.-

În ce privește declarațiunea Domnului Armand D. Rivière, înregis-
trată la No. 5454/913, ne fiind încă primită de la Consiliul Tehnic Su-
perior, urmează a ni se restitui ulterior, pentru care scop am făcut
tot acum la acel consiliu o nouă intervenire.-

p. MINISTRU,

N. A. Capitanian

DIRECTOR,

Capitanian

Domnului Președinte al Comisiei Interimare Constanța.-

31
PRIMĂRIA ORAȘULUI CONSTANȚA

CAET DE SARCINI

PENTRU

Concesiunea și exploatarea iluminatului electric și a forței
motrice electrice, precum și a tracțiunii electrice
în orașul Constanța și împrejurimi.



CONSTANȚA

TIPOGRAFIA, LEGĂTORIA de CĂRȚI și LIBRARIA DIMITRIE NICOLAESCU PIAȚA INDEPENDENȚEI Str. CAROL și TRAIAN

1913.



*La data de încheierea se
poartă la cultura ordinului
de plată*

40 33

CONTRACT

Intre D-l Titus Cănanău Primarul Oraşului Constanţa, pe baza
votului Consiliului Comunal din 28.7.1912 şi între D-l
N. Vasilescu Karpen, Inginer din Bucureşti, strada Occident No.
40, a intervenit următoarele:

1). D-l Vasilescu Karpen se obligă:

a). A supraveghea execuţiunea lucrărilor formând obiectul ultimei
comandă Canz, adică: bateria de acumulatori, grupul electrogen de 300 cai
survoltorul, clădirile respective, modificările la reţeaua de cablu,
ast-fel ca aceste lucrări să se facă în cele mai bune condiţiuni şi con-
form obligaţiunelor antreprenorului.-

b). În caz când Comuna va concesiona lumina şi tranvaiele, a supra-
veghea execuţiunea lucrărilor necesitate de concesione iluminatului şi
tranvaiului electric din Constanţa şi împrejurimi, pentru ca aceste lucră-
ri să se execute în cele mai bune condiţiuni şi conform actelor concesiu-
nei.-

c). A recepţiona lucrările de sub a şi b. făcând toate încercările
pentru a se asigura de buna execuţiune şi de buna funcţionare.-

d). A asista Comuna în toate împrejurările privitoare la lucrările de
sub a şi b. şi la concesionarea iluminatului şi tranvaiului.-

2). În schimbul acestor servicii, Primăria Constanţa se obligă a plăti
D-lui Vasilescu Karpen un onorariu global de 20.000 lei reprezentând aproxi-
mativ 1% din valoarea lucrărilor totale de concesie.-

Acest onorariu se va plăti după cum urmează:

2000 lei la încheierea contractului.-

3000 lei în Septembrie 1912.

Iar restul de 15.000 lei se va plăti treptat cu înaintarea lucrărilor
necesitate de concesione.-

3). În caz când concesione nu va lua fiinţă D-l Vasilescu Karpen va
mai primi la recepţiunea lucrărilor de sub a. suma de lei 3000.-

./.

Făcut astăzi



5737-19 JUL 1912

ROMANIA



MINISTERUL DE INTERNE

DIRECȚIUNEA

ADMINISTRAȚIUNII JUDEȚENE ȘI COMUNALE

SERVICIUL COMUNAL

București, 191

PRIMARIA COMUNA CONSTANTA
INTRAT - 1 JUN 1913 88948

No.

17740. 31 MAI 1913

DOMNULE PRESEDINTE,

Ca urmare la ordinul nostru No.16556 dela 24 Mai a.c., vă res-
tituim, alăturat și declarațiunea originală a Dlui Armand D.Ri-
viere, cu privire la concesiunea iluminatului electric, a forței mo-
trice și a tramvayelor din acel oraș și împrejurimi. -

p. M I N I S T R U,

Director,

DOMNULUI PRESEDINTE AL COMISIUNEI INTERIMARE DE CONSTANTA. -

49
Cum s-a vede din acest concept, convingente urmasa sa accepta
castel de Larcim asa cum este, afeste lor concesiunea numai
in propuneri pentru repartizarea beneficiilor si in propuneri
privitoare la preturile curentului si la tariful tramwayului.

In cursul acestei saptamini va veni in Constanta
pentru a va da explicatiunile ce ati dorit si mai multe in
aceste puncte.

Primit uraz de Primar urmasului ambu
Mih Sten

M. N. Karpur

Bucuresti 26 Mai 1913



Domnule Primar,

120
Statuat am surse a sa inainta castel de Larcim pe baza
surse urmasa sa si inainta licitatie pentru concesiunea iluminatului
tramwayului.

Acest cast de Larcim nu este de cat perimetrul de constructii cu
casa Gaur, in care s-au introdus mai multe modificari.
Constructiile cu Gaur, facut el insusi pe baza unui cast de
Larcim anterior al comunei, a fost deja aprobat de comisia
tehnica, asa ca numai este necesar de a mai aproba.

Va inaintez acest cast de Larcim cu corecturi pentru a nu pierde
timpul, si putand publica licitatie de indata fara a astepta
tiparirea lui; exemplarul ce tinut urmasa sa inainta la primarie
la tipografia sa si tinuta o copie exacta. (Trebuie si a garna-
mentare mai multe exemplare din constructiile Gaur).

Pe contra pagina coperta acestui Cast de Larcim
se gaseste si conceptul pentru publicarea licitatiei. Inse

Scale

De Primar al orasului Constanta

142

55

PRIMAARIA COMITATO INSTANTA
ENTRATA LA 16 JUL 1913 11645

Domestic Prince

Am avut a ve aperi un vagon-
motor, sistem Ganz (Tudor), compozi-
cțional adlora ce funcționează pe Cămin
Brașov - Naa, plutim ca normală,
în pe penta mare de funcționare, vaporiz-
dun raa, pe preț de lei 40,000 (palm-
tes de rui), plătitul funcționează la
confirmația presei: este 2 funcționează
la penta vagonului, - ul sunt în
cui preț de lei 200.

În cas în care ca ați prefera să lăsați
să stăruie în casul se află azi, pre-
tut lui este de lei 35,000 plată de
timpul.

tuită.
 Doua până la 20 Iulie curent
 prezenta veștor - compoziare mi se
 va fi confirmat și prezentat, - opta
 mea mențiu călă și acarentă de
 drept și for somnatiune sau puterea -
 numai prin repirare pite și 20 Iulie 1871.

Books very fine
 facia per ~~scribere~~ ^{scribere} ~~scribere~~ ^{scribere}
 N. T. Basilescu

Ala Oratoria de Quinto Antonio.

Submits 16 galleons &c
knows customs & all the rest.

132 SOCIÉTÉ ANONYME D'ÉLECTRICITÉ GANZ 53
BUDAPEST (HONGRIE)

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
"ALTEMO BUDAPEST."

CODES TÉLÉGRAPHIQUES:
LIEBER'S, ABC 5TH,
WESTERN UNION.

TELEPHONE: 72-46.

București 25/8 Julie 1913.-



DOMNUL PRESEDINTE

În publicațiunea No.4357 din 27 Mai a.c. se fixase o licitațiune publică pentru darea în concesiune a iluminatului electric, a forței motrice și a tramvaiului electric din oraș și împrejurimile orașului Constanța.-
Ofertele trebuie să fie prezentate până la 28 Junie st.v. a.c.-

Precum știți prea bine, Domnule Președinte, casa noastră se interesează mult pentru obținerea acestei concesiuni și deja în cursul anului trecut a făcut tot ce i-a stat în putință pentru realizarea cât mai curând a acestui proiect.-

Pe baza ofertelor ei detaliate, ea a fost făcut deja în acord cu administrația orașului și instalațiunile proiectate ar fi fost deja de mult realizate, dacă alți concurenți, cari s'au prezentat în interval, n'ar fi indus în eroare pe Primăria orașului, prin faptul, că au prezentat oferte, pe care au avut grija a le retrage apoi, astfel că concurența lor, n'a făcut decât să întârzie realizarea afacerii.-

Față cu aceste întâmplări casa noastră avuse intențiunea a lua parte la licitația prezentă și de a prezenta o ofertă serioasă, care sub toate raporturile ar fi servit interesele orașului, ./.

Domniei-Sale

Domnului

PRESEDINTE AL COMISIUNII INTERIMARE A ORASULUI

CONSTANTA.-

rea noastră, pe care ne permitem a solicita de la bunăvoința Dv.-

În așteptarea soluției favorabile, avem onoarea, Domnule Președinte, a vă încredința de înalta noastră stimă și considerațiune ce vă păstrăm.-

REPREZENTANȚA GENERALĂ

FABRICATOR GANZ

L. ONCULEA NADLER

5132
SOCIÉTÉ ANONYME D'ÉLECTRICITÉ GANZ
BUDAPEST (HONGRIE)

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
"ALTERNO BUDAPEST."

CODES TÉLÉGRAPHIQUES:
LIEBER'S, A B C 5TH,
WESTERN UNION.

TÉLÉPHONE 72-46.

V PREMIER RAPPEL DANS LA REPONSE
CETTE INITIALE

A l'honorable M a i r i e de la V i l l e de
C O N S T A N T A

Très honoré Monsieur le Maire,

Dans la publication No 4357 du 27 Mai a.c., un concours public a été ouvert pour la concession d'exploitation de l'éclairage, du transport de force et du tramway électriques à créer dans la Ville de Constanta et dans sa banlieue.- Aux termes du concours, les offres sont à soumettre jusqu'au 28 Juin a.et.de l'année courante.-

Comme vous ne l'ignorez pas sans doute, Monsieur le Maire, notre maison s'intéresse vivement à l'obtention de cette concession, et déjà dans le courant de l'année dernière, elle avait tâché de sa part de faire avancer autant que possible la réalisation de ce projet. Sur la base de ses offres détaillées, elle avait même déjà fait un accord avec la Ville et les installations projetées auraient été depuis longtemps déjà réalisées, si d'autres soumissions ne s'étaient pas présentées qui, par leurs offres, n'ont fait cependant que d'induire la Ville en erreur, puisqu'ils se sont retractés depuis, de sorte que leur soumission n'a fait en somme que de retarder la réalisation de l'affaire.-

En présence de ces faits, notre maison avait l'intention de prendre part au présent concours et de soumettre une offre sérieuse et servant sous tous les rapports les intérêts de la Ville;

./.

En attendant
de vous présenter, Monsieur le Maire, l'expression
de haute et respectueuse considération.-
Do

SOCIÉTÉ ANONYME
D'ÉLECTRICITÉ GANZ

Bucuresti în 19 Iulie 1913

57

Raport asupra unui
vagon automotor pentru liniile normale
proprietatea Domnului N. Basilescu

Vagonul automotor pentru care Domnul Advocat Profesor Universitar N. Basilescu a făcut ofertă la Primăria Constanța, se află în garagiul la fabrica de bere din Bucurestii Noi.-

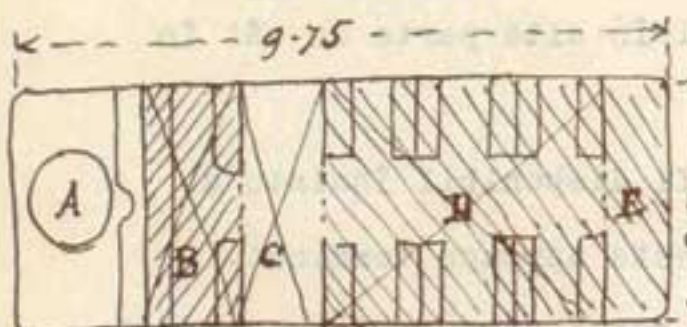
Acest vagon care e prevăzut cu motor cu abur nu a funcționat de câți-va ani și a eșit din atelierele Casei Ganz & Co din Budapest în 1905

Fiind lăsat câți-va ani într-o baracă de scânduri pe jumătate deschisă, acest vagon a suferit mult de intemperii astfel că toate piesele mecanice sunt ruginite. Pe de altă parte cazanul ne fiind în stare de funcționare nu am putut face proba de mișcare a vagonului.-

Lungimea totală a vagonului este de 9.75^m și lățimea de 2.70^m

Impărțirea interioară este făcută după cum se arată în crochiul

aci alăturat:



- A. Cazanul cu abur și rezervorul de apă.
- B. Compartiment de clasa I cu 10 locuri pe bancă
- C. Intrarea publicului.
- D. Compartiment de clasa II, cu 24 locuri pe bănci de lemn.
- E. Locul conducătorului dinapoi.

Infrastructura a vagonului se compune din un cadru de fer așezat la o extremitate pe o cărucioară cu 2 osii care coprinde motorul cu abur, și pe alta extremitate pe o singură osie.

Motorul cu abur are 2 cylindre compound și acționează o perechie de roți al vagonului prin un sistem de roți dințate formând quarter.



Cazanul care produce abur este vertical și compus din 2 inele cilindrice concentrice legate între ei prin tuburi mici de încălzire. Combustibilul, cărbuni sau mai bine coks, se introduce prin partea superioară și arde pe dedesub ca la un gazogă

./.

INGINER.

Mateescu

INGINER,

Chitescu

1321
SOCIETATEA ROMÂNĂ DE ELECTRICITATE
SIEMENS-SCHUCKERT
SOCIETATE ANONIMĂ

Adresa Telegrafică: SIEMENSCHUCKERT

Telefon No 40/10, 40/11 și 40/12

W-
BUCUREȘTI 16/29 August 1913
Str. I. C. Brătianu, No. 7

J. No. 7166 /I. 59

La răspuns veți bine-voi a indica numărul și
litera de mai sus.



Domnule Primar,

Expoziția Generală Română din 1906, București: Diploma de Onoare și Medalia de Aur

In posesiunea Adresei D-Voastră No.6381 din 12 August 1913 cum și a publicațiunei No.6357 din 10 August 1913, Vă mulțumim pentru invitația ce ați bine-voit a ne face, de a participa la licitațiunea ce se va ține la data de 2 Septembrie a.c.pentru darea în concesiune a iluminatului electric, a forței motrice și a tramwayelor din oraș și împrejurimi, însă de oare-ce noi nu ne ocupăm cu lucrări ce se dau în concesiune, ne-am adresat firmei noastre din Nürnberg, comunicându-i hotărârea luată de Onor.Primărie și cerându-i avizul în această privință.

Primiți, Vă rugăm, Domnule Primar, asigurarea deosebitei noastre considerațiuni.

SOCIETATEA ROMÂNĂ DE ELECTRICITATE
SIEMENS-SCHUCKERT
SOCIETATE ANONIMĂ

Domniei-Sale

Domnului Primar al Orașului Constanța

Constanța

ROMANIA
PRIMARIA COM. CONSTANTA
PUBLICATIUNE

No...6357 * 10.AUG.1913

Primăria Comunei Constanța dorind a da in concesiune iluminatul electric, a forței motrice și a tramvaelor din oraș, și împrejurimi.-

Având in vedere urgența concesiunii acestei lucrări, publică din nou spre cunoștința generală că se va ține in ziua de...Septembrie a.c. ora 11 a.m. licitație publică in localul acestei Primării.-

Licitațiunea se va ține cu oferte inchise și sigilate ce se vor depune in sedință in ziua de licitație sau se vor trimite prin poștă, până in ziua și ora menționată.-

Ofertele vor fi însoțite de o garanție de 50.000 lei.-

Comuna nu va lua in considerațiune de cât ofertele concurenților care i se va părea că prezintă garanții suficiente pentru indeplinirea clauzelor caetului de sarcini, a cărui condițiuni concurenții vor declara că le acceptă, neputând introduce modificări de cât:

In ultimile trei aliniate ale paragrafului 11, privitoare la modul de repartizare a beneficiilor intre Primărie și concesionar.-

In prețurile fixate de paragrafele 54, 56, 64 și 93.-

Aceste modificări vor servi la judecarea și cumpararea intre ele a ofertelor.-

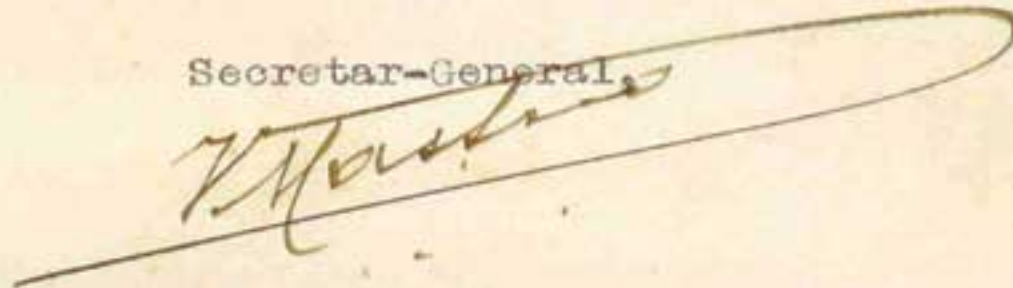
Licitația se va ține in conformitate cu dispozițiunile generale ale legii de contabilitate a Statului și a Comunei.-

Caetele de sarcini și proiectele aprobate de Onor. Consiliul Technic Superior se pot vedea și consulta in orice zi de lucru la Serviciul Administrativ al Primăriei de la ora 9-12 a.m.-

PRESED. COMIS. INTERIMARE,



Secretar-General



132
SOCIETATEA ROMÂNĂ DE ELECTRICITATE
SIEMENS-SCHUCKERT
SOCIETATE ANONIMĂ

Adresa Telegrafică: SIEMENSCHUCKERT

Telefon No 40/10, 40/11 și 40/12

B.

BUCUREȘTI 28/10. Septembrie, 1913
Str. I. C. Brătianu, No. 7

J. No. 7944/I M. 61



Domnule Președinte,

Referindu-ne la adresa D- Voastră No. 6381 din 12 August a.c. și la petițiunea noastră J. No. 7166/I din 16/29 August, avem onoare a Vă comunica că Societatea " Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen " Nürnberg, e dispusă să Vă facă oferta relativă la concesionarea iluminatului electric și exploatarea tramvaiului electric din Constanța și împrejurimi. Deoarece însă nu are timpul necesar pentru a studia chestiunea până la data fixată pentru ținerea licitației, Vă rugăm să binevoiți a prelungi termenul pentru prezentarea ofertelor până la 25 Septembrie st.v. a.c.

Primiți, Vă rugăm, Domnule Președinte, asigurarea deosebitei noastre considerațiuni.

*La Comisia pentru a licita
in vedere
Concesion
electrica*
Ambr
TATE ROMANIA DE ELECTRICITATE
SIEMENS-SCHUCKERT
*La
H. Rosenthal.*

*Intre cat licitatie concesionari
Luminatului electric s'a anuntat
prezenta la ora
Pinar. Angoldstrumer*

Domniei- Sale

Domnului Președinte al Comisiunei Interimare
a orașului

Constanța

pe lângă Casa 'Gauz' ca în cel mai scurt
 timp posibil să ne revină planurile de care este
 obligat.

Inginer Dîgînă
 Ioan Stoenescu

Secretar
 M. Hricu

138 ROMANIA



PRIMARIA
 COMUNEI CONSTANTA
 Serviciul Uzinei Electrice

PRIMARIA COMUNEI CONSTANTA
 INTRAIAL - 3 SEP. 1913 Nr. 14831

No. 710
 1913 luna Septembrie ziua 6

Domnule Primar,

Avem onoarea a vă raporta ca în urma recepției
 făcute asupra clădirii noi din uzină, a noului
 grup electogen 300 H.P. a survoltorului, a tabloului
 de distribuție, a noului răcitor și a clădirii și
 bateriei de acumulatori, Casa 'Gauz' a omis de
 a prezenta în momentul recepției toate planurile
 concernând instalațiile de mai sus citate. Casa
 'Gauz' a asigurat comisia instituită pentru recepția
 de trimiterea planurilor la comună în procesul verbal
 de recepție am înscris această obligație a Casei 'Gauz'.
 Cum până în prezent nu avem planurile, iar de
 altă nevoie ce se simte de serviciul uzinei, pentru
 o înțelegere lămurită și asigurarea de a controla
 instalațiile noi, vă rog să lăsați a interveni

Domnului-Sale
 Domnului Primar
 Loco

Tip. Ilie M. Grigoriu, Constanța

132 Arhivă 64
PRIMĂRIA ORAȘULUI CONSTANȚA

CAET DE SARCINI

PENTRU

Concesiunea și exploatarea iluminatului electric și a forței
motrice electrice, precum și a tracțiunii electrice
în orașul Constanța și împrejurimi.



CONSTANȚA

TIPOGRAFIA, LEGATORIA de CARTI și LIBRARIA DIMITRIE NICOLAESCU PIATA INDEPENDENȚEI Str. CAROL și TRAIAN

1913.

83
PRIMARIA COMUNEI CONSTANTA

INTRATA LA 18 JUN 1914 11042

20

Se m intervine in sensul
curent (Vam)

265

1914 Lume 18

DOMNULE P R I M A R

Am respectul a vă ruga să bine voiți a interveni la poliția locală, pentru a lua măsuri severe ca să nu mai permită accesul în gară a trăsurilor, a automobilelor și a autobuzelor din alte localități, până ce nu vor justifica plata dărilor către comună, pentru trimestrul în curs. Aceștia strică pavajul din oraș și fac ca circulația în gară să fie anevoioasă, fără să plătească dările comunale, sub pretext că le plătesc în comunele de care aparțin.-

Vă mai rog ca să bine voiți a cere poliției ca toate automobilele din oraș, precum și cele streine aduse pentru timpul sezonului, să fie strânse în curtea cazărmei de pompieri, pentru ca proprietarii lor să plătească taxele comunale și să nu se mai permită circulația până ce nu vor fi achitat pe trimestrul în curs.-

Cred că această măsură este dreaptă, întru cât comuna cheltuește bani cu întreținerea pavajului, iar proprietarii de automobile nu au grije a-și plăti dările la curent, iar alții au chiar și rămășițe.-

P R E C E P T O R , G. G. Tacarian

DOMNIEI- SALE

DOMNULUI P R I M A R AL ORASULUI CONSTANTA.

Société Alsacienne de Constructions Mécaniques

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE FR. 76.500.000

USINES À MULHOUSE, BELFORT & GRAFFENSTADEN

58/ AGENT POUR LA ROUMANIE:

INGÉNIEUR GABRIEL DE CANTELAR

BUCAREȘT

Adresse Télégraphique:

"CANTELAR..BUCAREȘT"

Bucarest, le 29/5/25 1925
Str. Cauzași 14.



23
D-sale Domnului

Președinte a Comisiei Interimare
a Orașului

CONSTANȚA

Domnule președinte,

Am onoare a vă informa că am fost pre-
venit că Caietul de sarcini pentru instalatiunea tramwaie-
lor în orașul Dv este terminat.

Vă rog să binevoiti a-mi comunica:

- 1o) data la care este fixată licitația.
- 2o) dacă ati putea să-mi comunicați caietul de sarcini
- 3o) dacă puteti să-mi comunicați profilul în lung longitudi-
dinal.

Mulumindu-vă anticipat, vă rog Domnule Președinte
a primi asigurarea distinsei mele consideratiuni.

Gabriel de Cantelary.

„ELECTRICA“
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

TELEFON 217 și 56/48
TELEGRAME: „ELECTRICA“

D.G. Dos.

Privește:

La răspuns rugăm a cita
No. și notațiunile prezentei.

11879
No.

București, 1 Iunie 1925
Strada Matei Millo No. 2

RECOMANDAT



Domnule Președinte;

Fiind informați că ați publicat concurs pentru formarea unei Societăți pentru luminatul electric și traofizarea electrică în orașul Constanța și împrejurimi, v'am ruga să aveți buna voință a dispune să ni se pună la dispozițiune proiectele, caietele de sarcini etc., ale acestui concurs, în scop de a studia chestiunea, a examina posibilitățile de finanțare în străinătate, pentru a vă putea face propuneri .-

Primiți vă rugăm, Domnule Președinte, asigurarea deosebitei noastre considerațiuni,

„ELECTRICA“
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

M. M. M. M.

„ELECTRICA”
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

TELEFON 2 17 și 56 48
TELEGRAM: „ELECTRICA”

Dr. Dos.
Privește: *concesi-
narea iluminatului
electric .-*
La răspuns rugăm a cita
No. și notațiunile prezentei.



URGENT

12 JUN 1925
19555

PRESEDINTE AL COMISIUNEI INTERIMARE A ORASULUI
CONSTANTA

Avem onoare a vă confirma primirea adresei Dvs.
No. 4427 din 9 Iunie a.c. împreună cu un exemplar din ca-
etul de sarcini pentru concesiunea iluminatului elec-
tric și tramvai, pentru care vă rugăm a primi mulțumi-
rile noastre .-

Intrucât suntem în tratative cu un grup francez
v' am fi foarte îndatorați dacă cu întoarcerea curierului
ne-ați putea trimite un exemplar în franceză .-

Cu toată stima ;

„ELECTRICA”
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

Handwritten signature: Hataj

No. **12438**

București, **10 Iunie**
Strada Matei Millo No. 2

Domnului

Handwritten notes:
- răspunde
- de adresa
- Hataj Comisiei de
- la Căpitanul Legation
- de la Hataj
- 25



Domnule Primar,

Referitor la adresa nr. 5315 din 13 iul. 1925,
cu privire la traducerea Caetului de Sarcini pentru
conecționarea iluminatului electric și a tramvaiului,
am onoare a vă remite alăturat, spre verificare
și trimitere la tipar, filele nr. 43-69 repre-
zentând totalitatea foilor proiectului susmenționat.

Rugându-vă să fiinevoiti a dispune să mi se
achite onorariul fixat de 4000 (se lei 6.000), vă
rog, Domnule Primar, să credeți în asigurarea
osebitei mele considerațiuni.

Ion Iancu

Ct. 21. VII. 1925

Copie
Către Av. Duce
Către Primăria de Oraș Iași
6000

Wale Domnului

Președinte al Comisiunii Interimare
Constanța

CREDITUL BIHORULUI

SI AL

TRANSILVANIEI

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

București, — Str. Academiei 1, Etaj II

TELEFON 44/28



In urma convorbirii avută cu D-l. Ing. Koffler al nostru si D-l. Kou-
sopi, am aflat că aveți intențiunea de a da o extensiune Uzinei D-v. cen-
trale electrice, spre a putea deservi pe lângă fluminatul orașului si li-
niile de tranvai din orașul Constanța și în legătura cu stațiunea bănea-
ră Mamaia.

Avem onoare a vă comunica prin prezenta că vă putem furniza dela
Soc. Ceskomoravska Kolben din Praga pe lângă instalațiunea centrală, cu dina-
ouri, motoare Diesel si toată instalațiunea de cale, conducte, precum și vagoa-
nele necesare, toate fabricațiunea Casei de mai sus.

Casa Ceskomoravska-Kolben este una din cele mai importante din Ceh-
slovacia, cu reputație mondială, cunoscută în țară de mai bine de 20 ani -
unde a instalat mai multe uzine centrale electrice printre care vă enumerăm:
instalațiunea Uzinei electrice din T.-Severin, este în același timp si conec-
sionara casei Westinghouse din America una din cele mai importante din lume
ast-fel că poate utiliza ultimile inovațiuni pe acest teren, uzitate în stră-
inătate.

Spre a face ridicările necesare și spre a putea trata această che-
titan importantă vom delega Ing. nostru pentu ea împreună cu D-v. să stabi-
lim la fața locului datele în baza cărora se va elabora devizul.

Rugându-vă să bine-voiți a ne comunica data la care această vizită
va fi agreabilă și în așteptarea răspunsului D-v. vă prezentăm Domnule Primar
asigurarea considerațiunei noastre.

Sic Trans
Dosa 58

încheiat

D-SALE

DOMNULUI PRIMAR AL ORASULUI

CONSTANTA



THOMSON-HOUSTON

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ

TELEFON No. 3562
Teleg. ELIHU București

Dir. 9.

(A se repeta în răspuns)

PRIVEȘTE:

Domnului

Primar al Comunei

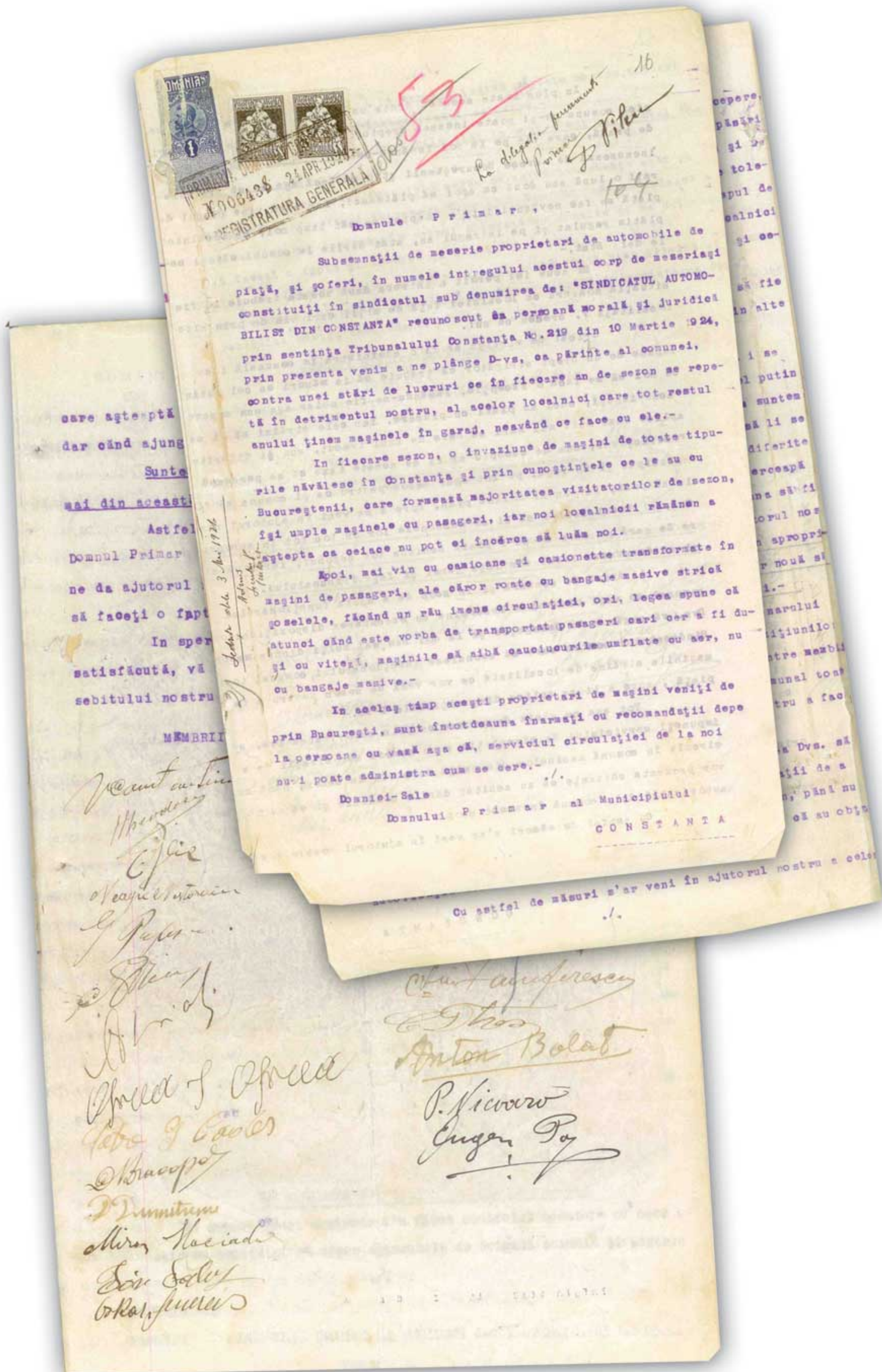
București, 27 Noiembrie 1925.
Calea Victoriei, 68

Domnule Primar,

Ne referim la proiectul de concesiune pentru iluminarea cu electricitate și instalarea de tramway electrice necesare orașului Dv., pentru cari ați publicat un caet de sarcini și vă rugăm să binevoiți a ne face cunoscut în ce termen trebuiesc prezintate propunerile relative la aceste lucrări, întrucât grupul nostru industrial din Franța se interesează de această afacere.-

In așteptarea răspunsului Dv. vă rugăm să primiți, Domnule Primar, asigurarea deosebitei noastre considerațiuni.-

THOMSON HOUSTON
Societate Anonimă Română



D.J.A.N. Constanța, fond Primăria Constanța, dosar 25/1926, f. 16-17

1911, 1934, 1946, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 26



Cușta
21. 11. 1931
*Am înțeles la Cluj. Am scris
să se înainteze un caz de
concesiune pentru
concesiunea de autobuze*

27/11

Domnule Primar,
Atât înainte de război, cât și în perioada următoare, conducătorii Municipiului Constanța au avut în programul de activitate, înființarea Tramvaiului electric, atât pentru a pune la dispoziția cetățenilor, un mijloc eficient de comunicație, cât și pentru punerea în valoare a terenurilor îndepărtate de centrul orașului.

În acest scop s'au fixat mai multe termene de licitații, la care s'au invitat case mari din țară și străinătate. Unele au trimis chiar delegați în localitate, pentru a studia posibilitatea înființării tramvaiului electric, cu toate acestea nici o societate n'a vrut să se angajeze la această lucrare, pentru motivele ce se pot vedea în rapoartele depuse de aceste societăți, adică nerentabilitatea întreprinderii.

Cum însă în toate orașele mari și mici, din țară și străinătate, problema comunicației în comun s'a rezolvat prin înființarea unor linii de autobuze, se impune ca și la noi să se ia unele măsuri în această direcție, dat fiind că chiar în orașele unde există tramvai, liniile de autobuze înființază totuși paralel cu tramvaiul.

Subsemnatul, care am avut onoarea să fiu în trecut consilier al Municipiului, fiind convins pe de o parte că pentru moment este imposibil să se poată înființa tramvaiul electric, iar pe de altă parte ținând seama de nevoile populației din Municipiul nostru, cu cartiere populate la periferie și în suburbii depărtate de centru, am luat inițiativa de a fonda o societate locală pentru crearea unor linii regulate de autobuze. În acest scop am apelat la mai mulți concetățeni care dispun de capital, și am căzut de acord asupra înființării societății, rămânând ca Dv. spre deosebire de inițiativa noastră, să vă pronunțați asupra necesității și oportunității înființării acestei întreprinderi, menită să aducă servicii reale populației.

Domnului
Primar al Municipiului
Constanța

punsul ce ne veți da, atârna pentru noi posibilitatea de a înființa autobuze în suburbii depărtate de centru, am luat inițiativa de a fonda o societate locală pentru crearea unor linii regulate de autobuze. În acest scop am apelat la mai mulți concetățeni care dispun de capital, și am căzut de acord asupra înființării societății, rămânând ca Dv. spre deosebire de inițiativa noastră, să vă pronunțați asupra necesității și oportunității înființării acestei întreprinderi, menită să aducă servicii reale populației.

amănunțită în această direcție.-
Cu deosebită stimă
Am înțeles la Cluj. Am scris să se înainteze un caz de concesiune pentru concesiunea de autobuze
Am înțeles la Cluj. Am scris să se înainteze un caz de concesiune pentru concesiunea de autobuze
Am înțeles la Cluj. Am scris să se înainteze un caz de concesiune pentru concesiunea de autobuze

5

ROMANIA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA
ORDONANTA

N-o.8952 din 23 Mai 1931.-

Noi, primarul municipiului Constanța, în baza puterilor acordate de lege și a hotărârei delegațiunei Consiliului

O r d o n a n t a

Art.1/.Cu începere dela 29 Mai 1931 și până la alte dispozițiuni se fixează următorul tarif pentru automobilele de piață

/Tx/ :

Cursa în oraș	lei 20
" vamă și silozuri	" 30
" la Gruber, Cimitir și tăbăcărie	" 40
" Stația și bazinul de petrol	" 60
" Analechici/dincolo de str.Ion Rațiu, canton/abatul de vite	" 40
" Viile noi	" 60
" cartierul I.C.Brătianu	" 100
" Oberul nou	" 80
" Piața Chiliei	" 40
" Mamaia dus și întors cu o oră așteptare	" 30
" la Mamaia	" 250
" o oră în oraș	" 150
" o oră în oraș pentru medici, avocați și moașe	" 150
"	" 100

Art.2/.Stațiile pentru automobilele de piață vor fi:
a - Aleia Marghiloman, vis-à-vis de primărie, de-alungul trotuarului, retras cu 2 m. dela colț; b - str.Carol în dreptul parcului c.f.r., retras 2 m. dela colț; c - str.Carol în dreptul grădinii publice și în fața trăsurilor, cu 2 m. retras dela colț și numai pentru 5 automobile; d - str.Carol, între B-ul Regina Maria și str.T.Vladimirescu, pe partea No. . . .; e - str.Stefan cel Mare, pe partea spitalului, începând din piața Stefan cel Mare; f - str.M. Eminescu începând din B-ul Elisabeta; g - str.St.Mihăileanu între Cuza Vodă și Stefan cel Mare.-

Art.3/.Nici un automobil de piață nu poate staționa în altă parte decât în locurile fixate la art.2.-

Art.4/.Toate automobilele de piață vor avea o placă în mărime de 20/5 cm. pe care va fi scris " liber " , cu litere negre pe fond alb.-Placă în mod obligatoriu va fi afișată pe dinăuntru geamului din față, atât timp cât automobilul nu are pasageri, indiferent dacă stați nează în stație sau circulă.-

Art.5/.Pe partea dinarci a scaunului șoferului și la mijlocul lui, se va fixa o placă de 10/5 cm., pe care va fi scris numărul automobilului și delesupt se va afișa tariful de față.-

Art.6/.Contravenienților li se vor retrage permisele și vor fi lași în judecată conform legilor și regulamentelor în vigoare.-

Art.7/.Toți ofițerii de poliție și agenții publici vor su-
baveghia stricta aplicare a prezentei ordonanțe, dresând actele necesare în cazurile de încălcarea ei.-

Art.8/.Toate dispozițiile contrare acestei ordonan-
te se abrogă.-



Primar, I. S. Popescu

Chestor, N. Stefanescu

15528/25/0/17
19.
ROMANIA
MINISTERUL DE INTERNE
DIRECTIUNEA
ADMINISTRATIEI DE STAT
No. 4322 A. 13 Iunie 1931.

26- VI- 93
La Politia Comuna




11412 25 JUN 1931
DOMNULE

In urma încunoștințării primite din partea Regiei Auto-
C.F.R., Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor
ace cunoscut că, proprietarii de autobuze pentru a face concu-
rența nelocală căilor ferate își aranjează stațiunile de plecare
afară de trăsuri a garilor, unde ademenind pe pasagerii veniți
cu a călători cu trenul îi ia și-i transportă apoi paralel
cu C.F.R. la destinație.-

Cum aceasta constituie un abuz din partea proprietarilor
autobuze, numitul Departament, a hotărât să nu se permită acest
ru pentru capetele de linii de autobuze ce fac concurență căilor
ferate și va prevedea în caetele de sarcini respective ale acelor
linii, dispozițiuni prohibitive în acest sens.-

Comunicându-vă cele ce preced, avem onoarea a vă ruga să
voiți a lua măsuri ca la fixarea capetelor de linii de autobuze
se țină seamă de condițiunile fixate în caetul de sarcini al
seului respectiv.-

p. M I N I S T R U,

Director
Primar al Municip. Constanta



Constanța 11 Decembrie 1931

POLIȚIA MUNICIPIULUI
CONSTANȚA

INTRARE No. 2788

18/11/1931 1931

DOMNUL PRIMAR

Subsemnații, proprietari de autobuze-taxicouri de lux
ce fac curse regulate între piața Ovidiu și Anadolkiei, deser-
vind populația Constanțeană iar de la 10 Decembrie 1931 vom mai
fi în posesia altor patru autobuze noi, spre a reglementa bu-
nă mers al acestui traseu, vă rugăm să bine veți a dispune
să ni se permită a fixa de comun acord cu Comuna locurile de
urcare și coborâre a pasagerilor pe care după experiența noastră
ar fi următoarele :

- 1) Camera de Comerț - Cazine
- 2) Banca Românească
- 3) Ovidiu- primăria
- 4) Poșta - Str. Vasile Alexandri
- 5) Hotel Grand - B-dul Ferdinand
- 6) Terenul Sportiv al Municip.
- 7) Str. Decebal celț Str. Carol
- 8) B-dul Regina Maria - linia Mamaia
- 9) Str. Valea Albă celț Str. Carol
- 10) Str. Banatului " " "
- 11) Str. Ion Rațiu - Canton
- 12) Piața Anadolkiei

Acste locuri ne obligăm a le indica prin câte un stâl
punând la dispoziția comunei tot materialul necesar, iar execu-
tarea confecționării și fixării vă rugăm a dispune să fie fă-
cute de către serviciul Dv.

In adestarea binevoiterului Dv respuns vă rugăm să
primiți . Domnule Primar , asigurarea eșebitei noastre stime
și considerațiuni. -

Vasile Tăcuaru
Ion Dumitrescu
P. Ovidiu
M. Maria

C. Mocanu
J. Nicot
Tăcuaru
E. Ionescu
Victor Tăcuaru

D-Sale

Domnului Primar al Municipiului

Constanța



223430 m 3 DEC 1931

2/11/31

*Am cunoscut
Comisia de circulație
a Municipiului
la 14.5.31
de la
Hotelul
Municipal*

DOMNUL PRIMAR,

Subsemnații membri ai Sindicatului Automobilist din
Constanța, proprietari de taximetre turistice, cu respect vă ru-
găm să binevoiți a ne permite să lucrăm pe toate liniile aces-
tui Municipiu cu prețul de 5 lei de persoană.-

Intrucât astăzi suntem opriți de a trece mai jos
de Grand, aceasta ca fiind din ordinul D-vs.-

Domnule Primar nu știm dacă D-vs. aveți cunoștin-
ță, că taximetrele care până acum lucrau la țară astăzi lucrea-
ză în oraș pe toate liniile fără să fie opriți, iar noi stăm
la Grădina Publică, în dosul trăsurilor, iar camionetele sta-
ționează în stația de unde noi am fost scoși.-

Față de dări știm că suntem egali, așa dar vă rug-
găm respectuoși a ne satisface cererea, căci astăzi suntem în
imposibilitate a mai face față plăților către comună și Stat,
căci nici existența nu o mai putem scoate.-

P R E S E D I N T E,



F. Segli

DOMNIEI SALE

DOMNULUI PRIMAR AL MUNICIPIULUI
CONSTANTA

*Comisia Municipală
de Circulație*

POLITIA MUNICIPIULUI
CONSTANTA
INTRARE No. 2963
din 5 Decembrie 1931

13

56

14

60

ROMANIA
PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA
ORDONANTA

N-o.25356 din 29 Decembrie 1931

Noi, Președintele Comisiunii Interinare a Municipiului
Constanța, în virtutea drepturilor ce ne acordă legile, având
în vedere și dispozițiunile art.2,3,9 și următorii din legea
pentru înfrânarea și reprinarea speculei ilicite.-

ORDONAM:

Art.1.-Cu începere dela 1 Ianuarie 1932 și până la noi
dispozițiuni, se fixează tariful la trăsurile de piață, cari
circulă în cuprinsul Municipiului, după cum urmează:

- | | |
|--|--------|
| 1/.Cursa în oraș, socotit până la linia de centură
Mamaia, strada Eroilor, Spitalul Comunal și gară,
până la cantonul C.F.R. | lei 15 |
| 2/.Cursa din oraș la gară | " 20 |
| 3/. " dela gară în oraș | " 25 |
| 4/. " la Gruber | " 30 |
| 5/. " la Anadolchici | " 25 |
| 6/. " la magazile de cereale și oborul nou | " 20 |
| 7/. " la piața Chiliei | " 20 |
| 8/. " la și dela vână, vapor și siloz. | " 25 |
| 9/. " la și dela stația de petrol(bazin). | " 40 |
| 10/. " la Brătianu și Viile Noi | " 50 |
| 11/. " la Mamaia dus sau întors. | " 100 |
| 12/.Ora în oraș | " 60 |
| 13/.O oră în tot cuprinsul orașului pentru no-
lici și noase | " 60 |

Art.2/.-Trăsurile vor avea afișat în mod vizibil tariful,
neînfrânându-se sub nici o formă desirea lui.-

./.



8.3. 1933
Le subscris

dpn

Constanța 6 Martie 1933

Domnule Primar

Subsemnații, Proprietari de automobile, locuitori ai acestui Municipiu, cu respect venim a vă ruga următoarele:

Privitor la traseul No. 2, cu prelungire în timpul sezonului până la Mamaia Băi, care prin circulația din cursul verii trecute a unui număr de autobuze, a deservit interesele atât a publicului vizitator cât și a locuitorilor acestui Municipiu în mod satisfăcător, dacă intenționați, în cursul sezonului anului acesta de a reglementa această circulație, înțelegând a interesa și Onor. Primăria pe o cale oare care, subsemnații, ne luăm angajamentul de a exploata acest traseu, punând la dispoziție numărul autobuzelor necesare, și după un prealabil acord cu Onor. Primăria, să plătim redevența sau taxă respectivă pentru acest traseu.-

Primiți Domnule Primar asigurarea osebitei noastre stime

Dr. Anonim
data 6/2 1933
Secretar
R.D.

274

C. Francisc
J. Stăhilescu
C. Albu
D. Mădăraș
D. Mădăraș

D-Sale

Domnului Primar al Municipiului

Constanța



974

30 mai 1933

Leg. delegatie
J. Wright

Domnule Primar

Subsemnatii proprietari de auto turism cu denudat
Carantanta pri prezenta va aducem la cunostinta
necesarile;

Intenat toate taxicurile masini sunt ramase in putina
plata dailor cate comuna si fata de cauza care
si prezinta va rugam respectos ca dorile care le avem
cate comuna sa bue vriti a da ordiu si se esaluz
in asa fel cari putem face fata nevoilor familiare
si instructura masinilor, in afara de aceasta nu nu
mai putem lucra asa cum am lucrat pana in prez
cauza cred ca o cunosteti destul de bine din cauza
autobuzelor care circula in acest oras, in aldoile
suntem in asteptarea rezolvului de vara ori aicia se pe
ziuta multi proprietari cu auto taxicuri din alti parti
care nu sunt supusi la vicia tara cate comuna
si din cauza acestora nu nu mai putem si facem
fata dailor ce le avem cate comuna, stata, jude
in prezinta circulari autobuzelor pentru rezolv ole
vara toate vor lucra la masina ori nu nu mai put
face mica o cursa din cauza acestora, afara de acesta
noi avem si alte neplacari din partea concurenarii
depe linile de afara, daca angajam o cursa pentru
afara in judei nise face zicam si nu ne da vre
sa plecam din punct de vedere ca spun ca sunt
linile concionate, ori legea churianta provole
clon ca nu ne poate opri de a face cum afara cu
masinile mici minis au cazul daca cum face aceste
cursi regulole si cauet am flica din starea lor, din
va rugam respectos de Primar a da cursa ceren nost
si de a fi satisfacutu in totul dailor nostre. —

Domnule Primar

Domnule Primar

Cu respect

Comitetul Comunita



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA
INTRAT LA
901038 + 17. JAN. 1934
REGISTRATURA GENERALĂ

17. 1. 1934

Să vă convoieze la Primărie
de Comisar Tredeanu pentru
Zina de ~~23~~ 23 martie cînd
va aduce gîrziar Zarea
Autobuzul nr. 1
pe Str. 7. de
Municipiului

DOMNILE PRIMAR,
De un an jumătate
ale mele pe linia No.
stanța. Astăzi 17 Ian
scot un auto-buz de p
ființez un nou traseu
Cum acest lucru es
cât s'a încercat a se
am avut pierderi băne
re vă rog să binevoiti

Cum acest lucru este o imposibilitate într'u
cât s'a încercat a se lucra și anul trecut și
am avut pierderi bănești considerabile, cu onoa-
re vă rog să binevoiți a dispune pentru a nu fi
sacrificat.-

Intr'u cât ştiu în mod precis că D-l. Sef de Circulaţie PREDESCU a fost greşit informat de către adversarii mei, vă rog să binevoiţi a dispune ca tocmai Domniile lor, care au umblat cu Garda de Fier pentru propagandă în toată Dobrogea, să fie trimişi în locul meu pentru sacrificii.

Auto-buzele cari au umblat cu Garda de Fier, au
fost No.904, 9I4 precum și două auto-buze dela
Soc. Tomis.-

Cu distinsă stimă,

Leila Lumsden.

DOMNIEI-SALE

DOMNULUI PRIMAR AL MUNICIPIULUI

C O N S T A N T A

ROMANIA

Constanța 8. Mai 1933.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA

SERVICIUL ADMINISTRATIV

Nr. Referat.

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI

1933

1207881 din 8. MAI 1933

Domnule, PRIMAR,

REGISTRATURA GENERALĂ

În vederea sezonului care se apropie pentru ea atât populația locală cât și vizitatorii stațiunii noastre balneare să fie puși la adăpost de specula cu prețurile de către proprietarii automobilelor turisme ce sunt în circulație pe piața Municipiului, am convocat la o consfătuire pe proprietarii acestor mașini cât și pe D-l Chestor al Poliției, unde în de comun acord, am stabilit următorul tarif:

Cursa în oraș lei	20.-	
" Vamă, Siloz, Piața Chilieș	30.-	Tabacaria 40
" Gruber, Cimitir, Tabacariei	40.-	40
" Bazin și Stația Petrol	80.-	70 80
" Anadolchioi	40.-	30
" Abatorul de vite	80.-	50 60
" Ville Noi	100.-	80
" Brătianu	80.-	60
" Oborul Nou	40.-	30 40
" Mamaia o oră așteptare	250.-	200
" Mamaia dus	150.-	100
Ora oraș pentru plăceri	150.-	120-
" " pentru plimbări	200.-	
" " medici, moșe, avocat	100.-	

Aceste prețuri urmează a se stabili până la noi dispoziții, iar cursele mai mari se vor face după învoială.-

Supun acestea cunoștinței Dvs. urmând a fi discutate de.

Domniei-Sale

Domnului PRIMAR al MUNICIPIULUI CONSTANȚA

PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA

Ordonanța

No. 09584 din 1 Iunie 1933

Noi, Primarul Municipiului Constanța, în virtutea drepturilor ce ne acordă legea, având în vedere și dispozițiunile art. 2, 3, 9 și următorii din legea pentru înfrânarea și reprimarea speculei ilicite precum și decizia luată de către delegația Consiliului în ședința dela 31 Mai a. c.

ORDONAM:

Art. 1 — Cu începere dela 1 Iunie 1933 până la noul dispozițiune, tariful la trăsuriile de plată, cari circulă în cuprinsul municipiului, după mează:

- 1) Cursa în oraș _____
- 2) Cursa din oraș la gară _____
- 3) Cursa din gară în oraș _____
- 4) Cursa la Gruber _____
- 5) Cursa la Anadolchiol _____
- 6) Cursa la ... și Obc _____

- 8) Cursa la și dela vamă, la por și siloz _____
- 9) Cursa la și dela stația de petrol (bazi _____
- 10) Cursa la Brătianu și Viile Noi _____
- 11) Cursa la Mamaia dus sau întors _____
- 12) Oraș în oraș _____
- 13) Oraș în tot cuprinsul orașului pentru medic și _____

Art. 2 — Trăsuriile vor avea afișat în mod vizibil tariful, neadmitându-se sub nici o formă dosirea lui.

Art. 3 — Piețele pentru staționarea trăsurilor de categoria I și II precum numărul lor rămân cele stabilite prin ordonanța Primăriei No. 25356 din 29 decembrie 1933.

Art. 4 — Contraveniențele vor fi date judecătorești conform legii speculei, trăsuriile nu vor mai putea circula pe piață.

Art. 5 — Toate dispozițiunile contrarii prezentei ordonanțe se abrogă.

PRIMAR,
GH. POPESCU

Secretar General, **T. Dâlgeanu**

SINDICATUL AUTOMOBILIȘTILOR
LIBER
SINDICATUL AUTOMOBILIȘTILOR
- DIN -
JUDETUL CONSTANȚA



Handwritten: 27/3 20 11
13.5.915

Handwritten: Se ia act
Donumile Primor

...a vor aduce la
cunoscute că la adunare gen-
erală ce am avut în seara zilei
de 9 Februarie a fost ales ca
Președinte al sindicatului *Ștef*
Ștefan *Ștefan* ca vice președinte
Ștef *Ștefan* *Ștefan*, secoling sindi-
catului este *Ștefan* *Ștefan*
#34. Constanta. —



Handwritten: Secretar
Ștefan

Handwritten: Donumile Primor al Municipiului
Constanta

Tablou

19 57

De statide de autobuze si turisme
ce fac curse de pasageri in afara de ora

Nr	Numele si Cores	Nr de ordine Alasului	Nr Cor.	Numele si Societate transportului	Nr de ordine Alasului
	<u>Hanul Givita</u>	<u>Hamodoni</u>		<u>Rest. Cokino</u>	
1	Ion & Mihail	803	1	Ion Tacuvaru	736
	<u>Rest. Ariva</u>		2	D. S. Dumitriu	700
	<u>Rest. Ariva</u>		3	Stiu Mocanu si	863
1	Nicolae Racu	843			
2	Bucur Rosca	854		<u>Cafeneaua Postei</u>	
	<u>Rest. Baloi</u>			1. Postei, Tomis	662
1	Nicolae Solom.	550		2. Idem	873
2	Stoiciu & Itru	527			
3	Idem.	848		<u>Str. Stef. cel Mare</u>	
	<u>Str. Mihai Viteazul</u>			<u>Str. Stef. cel Mare</u>	
1	Nicolae Martin	804		1. Gh. Athanasieade	617
2	Idem	839		2. Idem	604
3	Idem	888		3. Idem	660
4	Idem	225			
5	Idem	870			
	<u>Rest. Măndra</u>				
1	Nicolae Gromolea	457			

"Tomis" s.n.c.

pt. transportul de pasageri cu autobuze
Str. Carol 200 CONSTANȚA Str. Carol 200

Constanța, 18 Aprilie 1935.-



de delegație

DOMNUL PRIMAR

Subscrișii membri componenți ai societății "TOMIS" pentru transportul de pasageri cu autobuze, în numele acestei societăți cât și personal fiecare în numele său, avem onoarea a înainta alăturatul memoriu, care sintetizează câteva puncte importante în referire la profesiunea noastră, la interesele materiale ale exploatării transporturilor de pasageri, diverse chestiuni de detaliu ce pun într-o lumină vie situațiunea de astăzi a acestei probleme, cum și la dorința noastră expresă de a cimenta și menține, cu autoritățile de resort, cele mai bune raporturi ce a desăvârși și asigura EXISTENȚA SI ÎNTRETINEREA UNUI SERVICIU REGULAT, ORDONAT, ÎNZESTRAT CU AUTOBUZE DINTRE CELE MAI MODERNE, spre completa mulțumire a tuturor.-

Rugându-vă să binevoiți a aprecia cuprinsul acestui memoriu și a-i rezerva întreaga Dvstre. atențiune spre realizarea cât mai neîntârziată a punctelor menționate într'ânsul, comptăm pe largă Dvstre. sollicitudine relativă, și, mulțumindu-vă distins anticipat vă rugăm să binevoiți a primi, DOMNUL PRIMAR, asigurarea celor mai înalte sentimente ale respectului nostru.-

*Deleg. din 6 mai 1935
la act
de Primar*

"Tomis" s.n.c.
pt. transportul de pasageri cu autobuze
Str. Carol 200 CONSTANȚA Str. Carol 200

27/4

Prinday
Ch. I. Iacobescu
V. Păcuraru
Com. comun
Stăneanu
Al. I. Iacobescu

Domniei - Sale

DOMNULUI PRIMAR AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA,

Constanța.-

MEMORIU.

Preocupată de gîndul necesităţii de viitor în di-
-rectiunea de mai sus, am întreprins, prin aceea că ea este
destinată să deservească posibilităţile de locomotivă din oraş
la diferitele plaje şi retour.

În acest scop, încă din Decembrie trecut, am
găsit a ne sconta micile economii agonisite în trecut
şi, respectiv a risca a ne prevedea, si să se facă
recum roade multumitoare, si să se facă
aşa un nou parc de amplasare, si să se facă
fabricaţiune, si să se facă
si să se facă

In Januaria 1935, respectiv la un foarte scurt interval de timp, au fost achiziționate două autobuze mai mici, din anul 1934, din fabrica din România, care au fost achiziționate la un preț de 1.200.000 lei. Aceste autobuze au fost achiziționate în condiții de urgență, deoarece în momentul achiziției erau în condiții de urgență, iar în momentul achiziției erau în condiții de urgență.

[illegible]

...ră, care de fapt e
...pornite din sine-
...distins abticipat
...RIMAR și Onorat Cen-
...te ale respectului

"Tomis" s.n.c.
pl. transportul de pasageri cu autobuze
Str. Carol 200 CONSTANȚA Str. Carol 200

12
 J. Pirley.
 The Danokan
 Vi. Paurany
 E. Modian
 H. Paurany
 P. Paurany



In vedere

201

Subsemnatul am avut onoarea de a vă face o ofertă pentru constituirea unei societăți municipale de autobuze pentru Municipiul Constanța iar ca anexe o societate de autobuze pentru întreaga Dobrogea și una de vapoare-motor pentru Coasta Mării Negre. - Am onoarea de a vă ruga având în vedere extraordinara importanță a acestor societăți pentru prosperitatea Constanței și a Dobrogei ca și dificultățile ce am acum pentru aranjarea modului de finanțare prin capital ce urmează a fi aprobat de Banca Națională a României, de a stăruii pe lângă Oficiul de Licitațiuni din Onor Ministerul de Finanțe, ca termenul de licitație fixat la 15 Iunie curent, să fie prelungit, ca în acest timp să pot aranja toate formalitățile cerute de legile financiare ale României. -

Cu tot respectul,

RICHARD VON PREVENHUEBER
BUCUREȘTI

Prevenhieber
București, Hotel Imperial

Domnului Minister de Finanțe

D-Sale

DOMNULUI PRIMAR AL MUNICIPIULUI CONSTANTA

cu avizul dat prin jurnalul nr. 230, în care se fac unele observații de către Consiliul Tehnic Superior. Primăria rămâne să decidă asupra acestor amendamente, urmând apoi ca ministerul să-și dea avizul final. În aceeași mapă se înapoiază și un exemplar din proiectul de cesiune, „compus din piesele anume prevăzute în alăturata mapă, binevoind a cunoaște că duplicatul s-a reținut conform usului, de Consiliul Tehnic Superior”³².

Vom prezenta în continuare prevederile jurnalului nr. 320 transmis Primăriei Constanța:

„Ministerul Lucrărilor Publice

Direcțiunea a II-a. Consiliul Tehnic Superior. Jurnalul nr.230

Consiliul Tehnic Superior, examinând în ședința din 11 februarie a.c. proiectul relativ la instalațiunea tramvaiului electric din Constanța trimis cu adresa Ministerului de Interne nr. 13312 din 26 iunie 1906 emite următorul aviz:

- proiectul se referă la construcțiunea a 3 linii de tramvai, și anume:

1. de la încrucișarea stradei Română cu Bulevardul Elisabeta, la Băile Mamaia, prin strada Română, Piața Independenței, Srtada Carol și împrumutând de la Bariera Tulcea la Mamaia linia calei ferate actuale.

2. de la încrucișarea stradei Mangalia cu strada Carol, la oborul de cereale, prin strada Mangalia.

3. de la Bariera Tulcea la abatorul comunal, din Anadolkiol.

Proiectul fiind bine întocmit, se poate aproba cu următoarele observațiuni. La întocmirea evaluării ce-l însoțește nu s-a ținut seamă de cheltuielile pentru desfacerea și refacerea pasagiilor de pe stradele de unde se vor așeza liniile de tramvai, lucrări care se pot evalua cu 15-20 lei pe metru liniar de linie de tramvai. De asemenea, nu s-a prevăzut în evaluare nici cheltuielile pentru răscumpărarea liniei ferate existente de la Constanța la Mamaia și pe care o propune a fi utilizată evaluându-se numai cheltuielile necesare de electrificare, ca echisagiu, conductori electrici, stâlpi etc.

Constantin T. Dragu, C. M. Moromescu, M.M. Boruniceanu, E. Balaban, Alexandru Mareșu Secretarul consiliului, inginer T. Constantinescu”³³.

Acest jurnal va fi luat în discuție de Consiliul Comunal în ședința de la 4 noiembrie 1906, care „a decis să se mențină proiectul în chestiune, așa după cum a fost întocmit de la început”³⁴. În adresa nr. 361/21

ianuarie 1907 transmisă Ministerului de Interne se specifică următoarele: „La întâmpinarea Consiliului Tehnic Superior, relativ la evaluarea depavării și refacerii stradelor, cu ocaziunea instalării tramvaiului, avem onoare a vă aduce la cunoștință că orașul nostru nu are până acum un pavaj special, și cu actualul pavaj nu poate fi vorba de depavare și repavare pentru operațiunea cerută după art. 25 din caietul de sarcini cade în îndatorirea antreprenorului.

În privința răscumpărării liniei de la Mamaia, care va fi utilizată la viitoarele lucrări ale tramvaiului electric, nu s-ar putea fixa o sumă hotărâtă, căci totul depinde de la convențiunea care va avea loc la timp între comună și Ministerul Lucrărilor Publice.

Linia în chestiune s-a exploatat 2 ani, așa încât noi vom utiliza o linie care a produs și deci și-a acoperit o parte din cheltuieli. Așară de aceasta, Constanța servind și interesele țării, e un folos general pentru stat ca să fie aprobată pe toate căile, așa încât avem multă credință că Înalțul Guvern, în marea lui sollicitudine pentru orașul nostru, na va ceda gratuit linia care duce la Mamaia.

După cum vedeți, ar fi fost o lucrare prisosilnică și nesigură ca să se adauge la proiectul lucrării care atârnă de la atâtea eventualități.

Aducându-vă acestea la cunoștință, avem onoare a vă trimite o copie de pe deciziunea Consiliului Comunal, rugându-vă, domnule ministru, să binevoiți a ne aproba proiectul, așa după cum s-a întocmit de la început pentru îndeplinirea cerințelor articolului din Legea comunală”³⁵. Consiliul Tehnic Superior transmite Primăriei Constanța jurnalul nr. 63, în care specifică următoarele: „Consiliul a examinat în ședința sa din 1 martie 1907 raportul nr. 361 al Primăriei orașului Constanța adresat Ministerului de Interne, precum și încheierea nr. 21 a Consiliului acelei comune referitoare la observațiunile făcute prin jurnalul nr. 230 din 1906 al Consiliului Tehnic asupra proiectului instalațiunei tramvaiului electric. Avizul Consiliului este următorul:

1. în ceea ce privește recomandățiunea din acel jurnal privitoare la costul pavărei și depavărei stradelor pe care se vor așeza liniile de tramvai, Consiliul observă că dacă primăria, prin art. 25 din caietul de sarcini a voit să prevadă că costul pavărei și depavărei e coprins în costul prevăzut pentru lucrările de cale, e necesar a se redacta în mod clar acel articol, redacțiunea propusă poate da loc la interpretări.

2. în ceea ce privește faptul că primăria n-a ținut seama



³² Ibidem

³³ Ibidem, f. 5

³⁴ Ibidem, f. 6

³⁵ Ibidem

RICHARD VON PREVENHUEBER

BUCUREȘTI

Hotel Imperial

Constanța Iunie 1935. 49

205



O F E R T A

catre onor M U N I C I P I U L C O N S T A N Ț A

Subsemnatul RICHARD VON PREVENHUEBER am onor de vă oferi Constitu-
rea unei Societate pe acțiuni de autobuze pentru Municipiul Constanța și im-
prejurimă. (Mamaia)

Pentru asigura circulație normală și regulată în interiorul Municipi-
ului Constanța ca și pentru asigurarea legăturii ca Mamaia în timpul sezonu-
lui, societatea va pune în circulație un număr de 60 autobuze, iar vara și auto-
care, cu câte 30 de locuri (pe banchete). Dacă se face simțită necesitatea
unui număr mai mare de vehicule, m'obligă să le furnizez. -

Autobuzele și autocarele, vor fi din una din cel mai mare uzini din Europa
care fabrică special asemenea vehicule. -

Este bine înțeles ca aceste autobuze vor îndeplini toate cerințele de
confort, curățenie și estetică, Municipiul obținând prin aceasta, un nou factor
de civilizație și înfrumustare. -

Societatea va purta numele de :

" SOCIETATEA ANONIMA ROMANA DE AUTOBUZE CONSTANȚA " sau pe scurt: S.A.C.

și va fi organizată de subsemnatul în cel mai scurt timp posibil ca va avea
un capital de 60 milioane lei, ce la necesitate va fi mărit. -

Pentru a putea organiza această societate și a garanta de bunul ei mers,
este absolut necesar ca toată activitatea să fie concentrată în mâna mea, având
o lungă experiență, în specialitatea creării și conducerii societăților similare.
Căci dar concesiunea pe numele meu : RICHARD VON PREVENHUEBER, pe un timp de
20 de ani. -

Pentru a nu lezeze interesele actualilor concesiunari din Municipiul
Constanța, voi interesa pe aceasta, luând vehiculele lor, ca aport la noua socie-
tate la valoarea lor actuală. -

Pentru a obține Concesiunea, pe numele meu, ofer Municipiului Constanța,

în primul anLei 800.000.-

în al 2-lea anLei 900.000.-

în al 3-lea an, și cei următoriLei 1.000.000.- până la
expirarea concesiunii. -

Me oblig de a face ca societatea de autobuze Constanța, să pună la același
nivel, ca și a celea din marile orașe europene. -

Dacă Municipiul crede necesar, voi organiza și un serviciu de automobi-
le pentru transportul rapid al marfurilor și bagajilor, ca și un serv-
de autobuze pentru înmormantări (transportul cadavrelor la cimitire). -

Cu deosebit respect

Richard von Prevenhueber

RICHARD VON PREVENHUEBER

BUCUREȘTI

Hotel Imperial

RICHARD VON PREVENHUEBER
BUCUREȘTI

Hotel Imperial

Constanța Iunie 1935.

O F E R T A

ca tre onor PREFECTURA JUDEȚULUI C O N S T A N Ț A

Subsemnatul RICHARD VON PREVENHUEBER având în vedere necesitățile de transport, în județul Constanța cat și în întreaga DOBROGE, necesități ce sunt împlinite numai în mică măsură de C.F.R. ce are o foarte mică în raport cu întinderea și necesitățile DOBROGEI, am onoarea de a vă oferi constituirea, în legătură cu " SOCIETATEA ANONIMĂ DE AUTOBUZE CONSTANȚA " unei rețele de linii de autobuze pe următoarele linii, având ca punct de plecare Municipiul Constanța:

- 1.) Constanța-Mamaia. (13 Km.)
- 2.) Constanța-Agigea-Carmen Sylva-(Techirghiol)-Tuzla-Domnița Elena-Mangalia-Racari-Satlasus-Șabla-Izgițlar-Cavarna-Balcic.--(Varna)(102 + 39 Km.)
- 3.) Constanța-Basarabi-Clocarlia-Cocorzea-IonCervin-Baneasa-Lipnița-Canlia-Ostrov-Silistra-Sarsanlar-Sarghiol-Turtucaia. (197 Km.)
- 4.) Constanța-Ovidiu-Mihai Viteazul-Babadag-M.Kogolniceanu-Cataloi-Tulcea--Isaccea-Garvan-(I, Brătianu)-Măcin-Smardanul Nou. (114 + 79 Km.)
Tulcea-Domnița Maria-Pr.Carol-Carmen Sylva-Sulina. (77 Km.)
- 5.) Constanța-Cumpana-Tipraisar-Amzecea-NegruVoda-Arman-Bazargia. (88 Km.)
- 6.) Balcic-Vulturești-Bazargia-Stejarul-Beibunar-Cociolar-Caraorman-Silistra. (122 Km.)

Pentru a asigura traficul normal pe aceste linii, voi pune în circulație un număr de 20 de autobuze cu câte 30 de locuri pe banchete și 10 în picioare.

Autobuzele vor fi din una din cele mai mari uzine din Europa, specializată în construirea unor asemenea vehicule. Acestea vor fi comode, curate și vor fi bine întreținute. Voi da cea mai mare atenție mai cu seamă linii Nr. - 2 - ce se va deservi toate localitățile balneare de pe litoralul mării negre, și va atinge Balcicul, prevenind astfel și una din dorințele M. S. Regina MARIA.

Mijloacele financiare pentru procurarea autobuzelor necesare pentru întreținerea de șosele mai sus arătate, vor fi aduse prin ridicarea Capitalului

" SOCIETATEA ANONIMĂ RAMANĂ DE AUTOBUZE CONSTANȚA " de la 60 la 100 milioane Lei.

Pentru a putea organiza traficul pe aceste linii și a garanta bunul mers, este absolut necesar ca toată dirijarea și activitatea să fie concentrată în mainele mele, având o lungă experiență în crearea, organizarea și conducerea unei astfel de întreprinderi. -

Pentru acesta, cer Concesiunea acestor linii, pe numele meu : RICHARD VON PREVENHUEBER pe timp de 20 de ani. -

Pentru a obține concesiunea pe numele meu, ofer județului :

în primul an	Lei 100.000.-
în al 2-lea an	Lei 200.000.-
în al 3-lea an și următorii	Lei 300.000.-

pana la expirarea Concesiunii. -

Me oblig de a asigura un trafic normal și regulat, pe toate aceste linii asemenea, dacă necesitatea cere, de a mări numărul vehiculelor, me mă oblig, de a transporta și posta, scrisori, imprimări, coletarie etc. etc.

Cu deosebit respect

RICHARD VON PREVENHUEBER
BUCUREȘTI

Onor

DOMNULUI PREFECT AL JUDEȚULUI CONSTANȚA

52
208
-- 2 --
RICHARD VON PREVENHUEBER
BUCUREȘTI

Hotel Imperial

Pentru concesiune pe numele meu, pe 20 de ani, ofer anual Ministerului de Comunicațiuni sau ori care autorizați desemnate de acesta, anual 100.000.- Lei (una sută lei) pe toate durata concesiunii.

Cred că prin creșterea acestor linii de vapoare cu motor, se va aduce un mare serviciu localităților balneare de litoral și se va preveni și o dorință a M.S. REGINA MARIA, care se interesează de ori de activitate în scopul ridicării și modernizării coastei mării negre.

Cu deosebit respect
RICHARD VON PREVENHUEBER
BUCUREȘTI
Hotel Imperial

RICHARD VON PREVENHUEBER
BUCUREȘTI
Hotel Imperial

Constanța Iunie 1935
51
207

O F E R T A

catre onor DIRECTIA PORTUL CONSTANTA

Subsemnatul RICHARD VON PREVENHUEBER având în vedere lipsa completă de legătură între stațiunile balneare maritime de pe litoralul mării negre, am onoare de a vă oferi creșterea, în legătura cu

" SOCIETATEA ANONIMA ROMANA DE AUTOBUZE C O N S T A N T A "

a unei linii de vapoare cu motor ce vor deservi :

Linia Nr. 1.) de la Constanța până la Erenou, atingând toate stațiunile balneare maritime de pe litoral, eventual prelungită până Varna

Linia Nr. 2.) de la Constanța, către Nord, atingând Mamaia și toate stațiunile balneare maritime de la Constanța până la frontieră.

Pentru asigurarea unui trafic regulat și normal, de călători și bagaje, voi pune în circulație un număr de 10 vapoare cu motor (număr ce la necesitate îl voi mări). Acestea vor fi de cea mai modernă construcție, elegante putând ține marea cu toată siguranța.

Pentru constituirea acestor linii, ca și pentru organizarea și mentinerea lor în perfectă stare de funcționare, cer concesiunea lor, pe numele meu

" RICHARD VON PREVENHUEBER "

pe 20 de ani.

Pentru finanțarea acestor linii, capitalul de 60 milioane Lei destinat Constituirii : " SOCIETATEI ANONIME ROMANE DE AUTOBUZE CONSTANTA " va fi ridicat la 100 milioane lei, liniile de vapoare cu motor fiind în legătura această societate.

Onor

DIRECTIA PORTUL C O N S T A N T A



Săgeata

308 80

SOCIETATE GENERALĂ DE TRANSPORTURI S.A.R.

CENTRALA: BUCUREȘTI, R. A. B. CATEA VICTORIEI, 116 - TELEFON 3.22.42

ADRESA TELEGR. BUCUREȘTI: R. A. B.
CONT. CEC POSTAL No. 2.009

EXPLOATEAZĂ:

CONCESIUNEA AUTOBUZELOR MUNICIPIULUI CONSTANȚA
CONCESIUNEA ZĂTRENI - HOREZ - R.-VÂLCEA
CONCESIUNEA BĂILE GOVORA - R.-VÂLCEA
TRASEUL BĂLCEȘTI - DRĂGĂȘANI - R.-VÂLCEA
CONCESIUNEA DISTRIBUȚIEI ALCOLULUI ÎN JUD. BRAȘOV



*he Carolin cu referințele
J. Technic în Conteleze
7 Septembrie*

DOMNULE PRIMAR,

Subsemnata "SAGEATA" Societate Generală de Transport din București cu domiciliul ales în Constanța str. Griviței No 38^{bis} concesionară a transporturilor cu autobuzele pentru persoane în Municipiul Constanța, pe baza licitației ținută în ziua 15 Iunie a.c. și pe baza aprobării Oficiului Central de Licitatii din 26 Iunie a.c. pentru a mă conforma caetului de sarcini, vă rog să binevoiți a lua act că înțeleg a semna contractul.-

Cum subscrisa nu am luat în primire toate liniile, invocând beneficiul termenului prevăzut de art.13 din caetul de sarcini, vă rog să binevoiți a lua act că îmi rezerv dreptul de a mă adresa Consiliului Municipal Constanța, pentru a cere reducerea redevenței pe primul trimestru.-

Achitarea redevenței conform caetului de sarcini, -pentru a mă conforma contractului și a nu rezulta vre'o decădere din aceasta pentru subscrisa- nu poate să-mi fie opusă în privința reducerii redevenței din împrejurarea de a nu fi luat în primire toate liniile pe primul trimestru.-

Primiți vă rog Domnule Primar asigurarea înaltei mele considerațiuni.

DOMNIEI SALE DOMNULUI PRIMAR AL MUNICIPIULUI CONSTANTA

*"Sageata" S.A.R.
[Signature]*

Săgeata

SOCIETATE GENERALĂ DE TRANSPORTURI S. A. R.

CENTRALA: BUCUREȘTI, CALEA VICTORIEI 116 — TELEFON 3.22.42

EXPLOATARE: CONSTANȚA, STR. CAROL 58, TELEFON 41

ADRESA TELEGR. BUCUREȘTI: R A D E L
CONT CEC POSTAL No. 2909

EXPLOATEAZĂ:

CONCESIUNEA AUTOBUZELOR MUNICIPIULUI CONSTANȚA
CONCESIUNEA ZĂTRENI — HOREZ — R.-VÂLCEA
CONCESIUNEA BĂILE GOVORA — R.-VÂLCEA
TRASEUL BĂLCEȘTI — DRĂGĂȘANI — R.-VÂLCEA
CONCESIUNEA DISTRIBUȚIEI ALCOLULUI IN JUD. BRAȘOV

Constanța 30 S-brie 1935

Domnule P R I M A R ,

Avem onoare a vă înainta odata cu prezentă,
un tablou nominal însoțit de 86 optzecișase permise
eliberate de noi, -valabile pentru toate liniile oragu-
lui, -pentru D-nii funcționari ai Primăriei Municipiului
Constanța cari, potrivit art 22 din caetul de sarcini,
urmează să circule cu autobuzele Societății noastre cu
o reducere de 50 % .-

Vă rugăm să binevoiți a dispune să ni se
confirme primirea lor și în această adăstare vă salutăm,

Cu deosebită stimă.-

„SĂGEATA”

SOCIETATE GENERALĂ DE TRANSPORTURI S. A. R.
EXPLOATAREA CONSTANȚA

Ensalé



94
345

CENTRALA: BUCUREȘTI, CALEA VICTORIEI, 116 – TELEFON 3.22.42

EXPLOATARE, CONSTANȚA, STR. CAROL 58, TELEFON 41

ADRESA TELEG. BUCUREȘTI : R A D E L
CONT CEC POSTAL No. 2909

EXPLOATEAZĂ:

CONCESIUNEA AUTOBUZELOR MUNICIPIULUI CONSTANȚA
CONCESIUNEA ZĂTRENI — HOREZ — R. VÂLCEA
CONCESIUNEA BĂILE GOVORA — R. VÂLCEA
TRASEUL BĂLCÊȘTI — DRĂGĂȘANI — R. VÂLCEA
CONCESIUNEA DISTRIBUTIEI ALCOULUI IN JUD. BRAȘOV

Constanța 28 Septembrie 1935

Domnule PRIMAR,



Avem onoare a vă depune odata cu prezentă tariful pentru abonamentele lunare ce vom emite pentru publicul călător cât și pentru elevii de școală, rugându-vă să binevoiți a dispune să ni se fixeze pentru fiecare categorie taxa lunară respectivă.-

Totodată cu onoare vă facem cunoscut că,
potrivit art.22 din caetul de sarcini, vom pune in vânzare
biletul de corespondență cu care ori ce pasager va putea
călători pe două linii diferite cu prețul de Lei 6 sease.-

Primiți vă rugăm Domnule P R I M A R, asigurarea deosebitei noastre stime.



SĂCEATA
SOCIETATE CENTRALĂ DE TRANZACȚIUNI S.A. S
EXPLOATAREA CONSTANTA

*Delegata 5 febr 95.
hotarânte ca în ca pazeapă
cota cuvenită Primăriei la fiecare
bilet, adică 0,25 lei, în raport
cu valoarea abonamentului*

Domnei-Salle

Domnului PRIMAR al Municipiului Constanța

L o e c

DOBROGEA JUNA

POLITICĂ, ECONOMICĂ, LITERARĂ — INDEPENDENTĂ, ZILNICĂ

FONDATĂ 4 DECEMBRIE 1904



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA
INTRAT 13 IAN 1939
REGISTRAT 13 IAN 1939

Constanța 13 Ianuarie 1939

DOMNULE PRIMAR,

Felul cum funcționează în localitate serviciul de autobuze al Societății „Săgeata”, ridică zilnic unanime și justificate proteste din partea cetățenilor. Aceste nemulțumiri sunt provocate de numărul din ce în ce mai redus al vehiculelor puse în circulație și de starea acestora, — ceiace face ca tot mai rarele curse să ajungă o adevărată primejdie. Sunt ore din zi, mai ales pe vreme rea, când aceste proteste iau forme îngrijorătoare.

Calătorii, în îndreptățitele și sgomotoasele lor imprecțiuni, nu crută — firește — nici Primăria Municipiului, pe care o știu „cointereseată” în această regie, și în tot cazul, obligată s-o supravegheze de aproape în bunul și legalul ei mers.

În calitate de cetățean și ziarist, îmi permit, Domnule Primar, a vă atrage respectos, mai întâi pe această cale, atențiunea asupra faptelor de mai sus și pentru ca Primăria să fie ferită de vinile ce i se atribuie — îmi place a crede, pe nedrept — Vă rog, să binevoiți a dispune să mi se elibereze o copie după contractul concesiunii, pe care mă oblig a-l publica gratuit în ziar, spre a putea astfel și cetățenii să vadă și să cunoască pe adevăratul culpabil.

Cu deosebită stimă,

Domniei-Sale

Domnului PRIMAR AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA

Primăria Municip. Constanța
Biroul de Petiționare

Intrarec

19 34 ian 1939

Ziud 3

Reclama pe tre săgeată

Primăria Municipiului Constanța
Serv. Cont. G.
Intrarec No. 68
1939 13



Paul G.
Sava da năut conch
Săgeata a lui Paul
15 Sept. 1939
Paul G.

DOMNULE PRIMAR

Subsemnații locatari ai cartierului Oborul Nou, cu onoare vă aducem la cunostință Dvs. următoarele:

Dela înființarea oborului nou de aproape 10 ani, locuitorii acestui cartier au fost lipsiți de orice mijloc de legătură cu orașul, nici chiar dela înființarea Soc. Săgeata.

Acest cartier nou la care s'a investit un enorm capital în baza promisiunilor fostilor edili, care ne-au promis că se vor amenaja drumurile și trotuarele, ne-au adus într-o stare economică precară, fiscând chiar unii din nou care suntem datori la ruină.

În nenumărate rânduri am făcut apeluri la fostii Primari fără ca să aibe un rezultat, în preajma alegerilor făcute de Liberali, Soc. Săgeata a pus o singură masină pentru Obor până în capătul str. Ateliierilor încasând Lei 5.- pentru o cursă de 300 mtr., corespondența fiind admisă cu linia no.4 și care linie a fost desființată după terminarea alegerilor.

Domnule Primar vă rugăm să luați notă că linia 4 conform caetului de sarcini cu susnumita Societate este destinată să deservească linia Oborului, în schimb Săgeata cu de la ea putere apus linia 4 pentru Spital.

Domnule Primar suntem convinși că Dvs. ca un adevărat părinte al acestui oraș veți lua în considerație dezideratele noastre vechi, nu numai a locuitorilor din cartierul nostru ci a tuturor a cetățenilor din oraș care sunt și ei lipsiți de mijloace de locomoțiune pentru a putea vizita piața și târgurile din Obor unde cumpărăturile sunt mult mai efine, și veți obliga Soc. Săgeata să se conformeze caetului de sarcini în timpul cel mai scurt posibil satisfăcând doleanțele tuturor cetățenilor Municipiului Constanța.

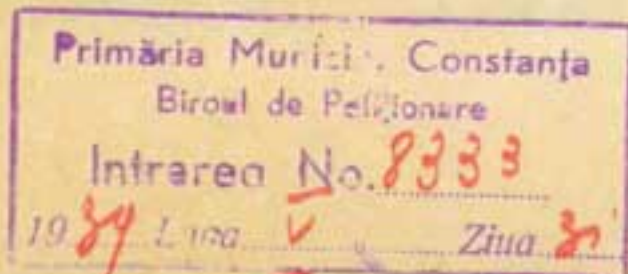
Primiți vă rugăm Domnule Primar asigurarea distinselor noastre considerațiuni.-

Adunarea
The Best
Vren Vreger
Costel Vonloche
Profit Danil
Marcel Popușca
Al. Snagorici
Paul G.
Jordan Ivanov

D-Sale

Domnului Primar al Municipiului

Constanța



PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA

James C. ...

...na pao ...
...manu ...

1. *Logan* 2. *man* 3. *one*

cel puțin 45

controlul as
pra suprave

duce la cuno
Din

gația, am con
rele autobu

Pe linia
,, ,,

22 22
 22 22

	99	99
	99	99

22 22
Acce
22 22

Scoalei P
tilor din

este in fa
tra in cu

cați de a
in strada

rilor pol
P

23 41

on

CONFIDENTIAL SALE

DOMINIUS PRIMAR

DOMESTIC TRADING

D.J.A.N. Constanța,

PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA
INTRAT LA 003140
27 JAN 1939
REGISTRATURA GENERALA

DOMNULE PRIMAR

In referirea insarcinării ce mi sa dat cu privire la controlul asupra Autobuzelor Societății "SAGEATA" cum și asupra supravegherii circulației acestor Autobuze, am onoare a aduce la cunoștința Domniei-Voastră cele ce urmează:

Din ziua de 21 Ianuarie curent de când mi sa dat delegatia, am constatat ca Societatea are pe traseele 1-7 urmatoarele autobuze:

Pe linia I		4	Mașini
Ovidiu-Anadolchioi	.....	4	Mașini
II Piața Kiliei-Silozuri	.....	6	„
III Piața Ștef. Cel Mare-Brătianu	.....	4	„
IV Poșta-Cantonul 2	.....	5	„
V Cantonul 2-Kilometrul 5	.....	4	„
VI Bulevardul Elisabeta-M. Koiciu	.....	4	„
VII Piața Ovidiu-Tabăcărie	.....	5	„

Primiți vă rog, Doamnă Primar, stimați respectui meu.

DELEAT

DOMINIE SALE

DOMNULUI PRIMAR al MUNICIPIULUI C O N S T A N T A

14
23

NOTIFICARE

ONOR SOCIETATEA ANONIMA " SAGEATA "

prin reprezentanții săi legali Constanța

Strada Carol Nr.58

Ni se aduce la cunoștință atât prin reclamațiuni cât și prin procesele verbale de control că Societatea "Săgeata" în executarea contractului de concesiune ce a încheiat cu Primăria Municipiului Constanța și care este autentificat de Trib.Constanța sub Nr.3173/935 ,nu respectă obligațiunile de regularitatea serviciului și de siguranță a vehiculelor ce-i sunt impuse prin clausă categorică.-

Printre altele se arată că vehiculele circulă uneori supraîncărcate și că unele din ele nu au două feluri distincte de frâne.-

Cu regret ne vedem obligați să vă notificăm prin prezenta ca să aduceți la îndeplinire tot ce contractul prevede,iar ceia ce privește frânele duble,supraîncărcarea, precum și orice altă măsură în legătură cu securitatea transportului să fie de îndată conforme cu contractul și legile în vigoare,binevoind a cunoaște că aceste din urmă obligațiuni sunt pentru Societate esențiale,iar nerespectarea lor duce neîntârziat la rezilierea contractului.-

Primarul municipiului Constanța

General *[Signature]*

OFICIUL PORTAREI TRIB. CONSTANȚA
N. 2505 din 10. 11. 1939

Se va înmăna la adresă

Sef Portărei



30
MINISTERUL SANATATII SI ASISTENTII SOCIALE

CONSILIUL DE IGIENA SI DE OCROTIRE

-AL-
MUNICIPIULUI CONSTANTA

DECIZIUNEA NO.126

Ziua 17 Iana Iulie Anul 1939,

DOMNUL Dr. Ghe. Rădulescu, Vice Președinte, Medic Șef al Municipiului Constanta, expune Onor Consiliului de Igienă - că toate autobuzele Soc. "SAGEATA" din acest municipiu - care circulează pe traseul - Constanta - Mamaia Băi - sunt supra încărcate în timpul mersului cu călători - și cum sunt vechi nu mai au rezistența ca la început - când au fost noi - și din care cauză s'ar putea foarte ușor întâmpla un accident, roagă a se da o hotărâre prin care să oblige sus numita Societate - a nu încărea mai mulți pasageri decât numai atâți câte locuri sunt prevăzute - degajându-se astfel de orice răspundere - în cazul unui accident - care sigur ar lăsa zeci de morți și răniți..

Domnul Se. Vulcan - Președinte la această ședință se asociază la propunerea făcută fiindcă reale cele expuse de către Dl.Dr. G. Rădulescu - roagă a se da o hotărâre a obliga Societatea a respecta normele de circulație și a nu încărea pasageri mai mulți decât numai atâți câte locuri sunt prevăzute;

Consiliul, având în vedere cele de mai sus - fiind bine motivate cu realitatea,

H O T A R A S T E;

Se va soma Societatea Săgeata pe viitor, a nu încărea pasageri în autobuzele - care fac curse pe traseul Cța- Mamaia - decât numai atâți câte locuri sunt prevăzute - pentru a nu se întâmpla vreun accident din cauza greutateii prea mari a încărcăturii..

Se va cere și concursul Primăriei municipiului Cța - ca prin Poliția Comunală să ia măsurile cuvenite - a respecta hotărârea Consiliului de Igienă..

VICE PREȘEDINTELE CONSILIULUI
DE IGIENA SI DE OCROTIRE
MEDIC ȘEF AL MUNICIPIULUI
CONSTANTA
DR. Gh. Rădulescu

Secretar,
N. Neașu

PATRIARHIA ROMÂNĂ



SFÂNTA EPISCOPIE CONSTANȚA

No. 1123

Invocarea Șefului
Circulației pentru firi
22 Feb ac. ora 17

1940 Luna Februarie Ziua 17

Prin circulație

- Se va pune în vedere Șef. Și-

Șef. Și-

- Se va invita Șeful Circulației
din Cherkira Pol. Cea pentru a
schimba eventual traseul.

- Se va cere Șef. Episcopiei
ca să ia măsurile necesare
pentru ca raut să înceteze

DOMNUL PRIMAR,

Întru

Demulțori Ne-am plâns Domniei Voastre contra
sgomotului infernal ce produc autobuzele, prin punerea
motoarelor în viteză și prin fluierăturile sirenilor, în
punctul de oprire din fața palatului și Catedralei episcopale.

Ne rugasem să se schimbe ruta depe strada Gh. Gr.
Cantacuzino pe strada Lascăr Catargiu, dar - nu știm de ce -
rugămintea Noastră a rămas fără efect.

Supărarea continuă, sgomotul motoarelor și sirenilor
copleșesc glasul de rugăciune din Catedrală, pestetot,
impietate !

În consecință, din nou Vă rugăm, Domnule Primar, ca
pe demnitarul religios probat al Municipiului nostru, să
găsiți mijloacele de a se curma, de urgență, această
impietate.-

Cu arhierești binecuvântări.-

E P I S C O P,



Ștefan



CONSILIER REFERENT,

E. Ionescu

Domniei-Sale

Domnului PRIMAR AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA.-

L O C O.-

furgent

10

DIRECTIUNEA VAMILOR
CORPUL INSPECTORILOR GENERALI

Nr. 67

2 Ianuarie 1940



DOMNIEI-SALE

DOMNULUI PRIMAR AL MUNICIPIULUI

CONSTANTA.-

Am onoare a vă incunostiința că Societatea de autobuze -
SAGEATA-, pe lângă liniile din oras, a prelungit traseul liniei Nr.
2 până la Bursa de Mărfuri din Portul Constanta.-

Prin această prelungire se serveste însă numai 1/2 din in-
tinderea portului.-

Activitatea portului este foarte intensă și circulația pie-
tonilor, în legătură cu autoritățile din incinta portului, fiind des-
tul de numeroasă, autobuzele așa cum au în prezent traseul, numai
până la bursa de mărfuri, nu oferă un mijloc de transport rapid și
la îndemână pentru tot publicul și funcționarii ce sunt nevoiți
a circula în port în strânsă legătură cu activitatea portului.-

Avându-se în vedere și faptul că în legătură cu Stația de
Petroil, Bazinul de Petroil, Salvamar, activitatea este foarte mare,
fiind în continuu deplasări de funcționari (D.P.M., S.M.R., C.F.R.
Vamali, Politia Portului), vă rugăm să binevoiți a dispune să se
facă intervențiunile necesare pentru ca Societatea SAGEATA să
prelungască traseul Nr. 2 până la Bazinul de Petroil, iar traseul
Nr. 6 până la Gara Maritimă.-

Cred, că la intervențiunea Dvs. stăruitoare numita Societa-
te, care este obligată prin concesiunea ce-o are să servească bu-
na circulație și interesele publicului într-o direcție mult fre-
quentată, va găsi că cererea noastră este justă.-

INSPECTOR GENERAL VAMAL,

40 Jan. 27 4.

Sebru
4. i. 40
Cu amabilitate
Sef



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA

SERVICIUL DE CONSTATARE

Nr. 108

Primăria Municipiului Constanța
Serv. Constatări
Intrare No. 80
1941 luna I ziua 10

Domnule Primar,

La ordinul Dvs. în rezoluție, am onoarea a vă referi următoarele:

Asupra constituirii Comisiunii de Verificare a circulației autobuzelor soc. Săgeata în ziua de 9 Ianuarie 1941, cred că este lovită de nulitate, întrucât n'a avut delegație scrisă întrucât art. 14 din contractul de concesiune precizează că verificarea funcționării serviciului de transport se face prin delegați împuterniciți în mod special.

Prin art. 19 din contract s'a pus societății Săgeata obligațiunea ca mașinile să aibă plecările și sosirile dela capul de linie în cel mult din 7 în 7 minute.

Din constatările făcute de d-nii Julian Georgescu și Tudor Ifrim reiese că societatea nu respectă obligațiunea art. 19 din contract.

Pentru contravențiunile la condițiile și clauzele din contract și caetul de sarcini dă loc după gravitatea infracțiunii la următoarele sancțiuni, care de drept se aplică de Dvs.:

1. Avertisment scris.
2. Amendă până la 1000 lei.
3. Amendă globală de 500 - 10.000 lei.

Conform caetului de sarcini pentru întârzieri în mersul autobuzelor - cazul în speță - se aplică în primul caz o amendă de 1000 lei și în al doilea caz 10 -zece- lei pe minut, exceptându-se cazurile de forță majoră.

Având în vedere cele arătate mai sus, suntem de părere să acordăm delegație scrisă la cel puțin doi funcționari din Primărie, care să aibă calitatea conform contractului de a dresa acte pentru infracțiunile comise de societatea Săgeata la clauzele și condițiunile contractului și caetului de sarcini,

/ .

Domniei-Sale,

Domnului Primar al Municipiului

L o c o

14 febr. 41
Spre Inscris
Lucrările amenzi
a acun 5-6 luni
Noy

9+18 caet
23 cont
19 caet

22 Jan 1941
d. Popescu
Cu dosarul 55/439
Noy

49
Ziarul „Infrățirea“

REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA
CONSTANȚA

DA LASCĂR CATARGIU, 7



CONSTANȚA
TELEF. 2261

25 Februarie 1941



*25.2.1941
Se va interveni*

Domnule Primar,

Cu onoare vă rugăm să binevoiți să
dispuși către Soc. de transport „Săgeata”
să ni se acorde patru permise gratuite de călă-
torie pe autobuzele societății, ziaristilor profe-
sioniști din redacția ziarului nostru, după
cum urmează:

1. H. Demetriad, director
2. N. Ișutucescu, prin-redactor
3. El. Cristea, redactor
4. N. Robescu, administrator.

Cu perfectă știință



Director, av. D. Demetriad

Domnule Sale

Domnului Primar al Municipiului

Low

REPUBLICA POPULARA ROMANA

R. R.

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

DIRECTIUNEA GENERALA A EXPLOATARILOR COMUNALE
Direcțiunea Tehnică

Către

PRIMARIA MUNICIPIULUI

CONSTANTA

Dosarul și Nr. dv.

Data dv.

Dosarul și Nr. nostru (a se repeta în răspuns)

Data:

Privește:

Nr. 2939 din 19 Aprilie 1948.-

Pentru a se putea aviza asupra măsurilor ce trebuiesc luate în vederea anulării concesiunii transportului în comun de persoane cu autobuzele pe teritoriul municipiului Constanța, despre care se face mențiune în raportul Dvs. cu Nr. 5203/1948, urmează ca să ne înaintați o copie după actul de concesiune încheiat între Primărie și Societatea "Transportul Dobrogean".-



MINISTRU,

DIRECTOR,

J. J. J. J.

*Recueta la nr. 5203
cu ziua de 8 mai 1948
M. J. J.*

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA			
INTRAT LA			
Nr. 08525 + 24 APR. 1948			
PRESEDINT	SECRETAR	ANEXE	SERVICIU
5203			

8/c

7

PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI			
INTRAT LA			
Nr 13762 23 JUN 1948			
INTREDEBINT	VERIFICAT	ANEXE	REZOLUT

23 JUN 1948

Confidential-Personal

DOMNULE PRESEDINTE,

Avem onoare a vă face cunoscut că administrația acestui Municipiu, în dorința de a satisface dezideratul important al transportului în comun de pasageri, pentru toți cetățenii orașului, cari suferasu din cauza lipsei de autobuze și pentru a veni și în ajutorul proprietarilor de mașini din localitate, a încheiat în luna Mai 1946, un contract cu cooperativa "Transportul Dobrogean", prin care se reglementau precis condițiunile în cari urma să se efectueze transportul pasagerilor, precum și toate celelalte condițiuni necesare bunei funcționări a serviciului de autobuze.-

Încă de la începutul concesionării acestui serviciu, administrația comună a întâmpinat serioase dificultăți, din cauza lipsei de înțelegere a acestei cooperative, care nu a făcut alt ceva, decât să satisfacă interesele proprietarilor de autobuze și nici decum ale cetățenilor orașului.-

Menționăm că această cooperativă în realitate nu este decât creiată pentru a servi interesele anumitor proprietari de autobuze, neînțelegând concepția de bază a instituirii cooperativelor și ca atare, la adăpostul acestei situații nu a făcut altceva decât să utilizeze aceleași formule de speculațiune, din vremurile trecute.-

Deoarece, după trecerea a 2 ani de funcționare, Primăria întâmpină aceleași dificultăți din cauză că serviciul de autobuze nu satisface interesele cetățenilor orașului și întruastă această cooperativă nu a înțeles și nici nu înțelege a respecta condițiunile esențiale ale contractului și caetului de sarcini, cu onoare vă rugăm să binevoiți a dispune desființarea și a ne da dispozițiunile necesare pentru a se putea traduce în fapt, măsurile ce văți binevoi a le lua.-

P R I M A R,

JN/ES

Secretar General,

VICTOR DUSA -PRESEDINTE AL I.N.C.O.O.P.-ului

-BUCURESTI-

12

T A B L O U

de autobuzele ce lucrează în cadrul Cooperativei "TRANSPORTUL DOBROGEAN", deservind traseele oraşului.-

1.-	Autobuzul	Nr.	930 ✓	prop. Marin Ion
2.-	"	"	962 ✓	Spănu Nicolae & Dumitru Pavel <i>lipsă</i>
3.-	"	"	859 ✓	Gherase Diamandi
4.-	"	"	958 ✓	<u>Dumitru Curteanu & Pasăre Grigore</u>
5.-	"	"	809 ✓	Cartoafă Stefan
6.-	"	"	946 ✓	<u>Constantin Dumitru & Roman Stăngu</u>
7.-	"	"	816 ✓	Bapadopol Tănase
8.-	"	"	723 ✓	Băncilă Ion
9.-	"	"	934 -	Fătulescu Mărgărint - <i>lipsă</i>
10.-	"	"	914 ✓	Păcuraru Vasile
11.-	"	"	948 X	Curecheanu Nicolae, Jean Frumosu & <u>Marin Ion</u>
12.-	"	"	960 ✓	<u>Alexandru Iorga & Toma Gafencu</u>
13.-	"	"	954 -	Afanase Matei <i>lipsă</i>
14.-	"	"	956 ✓	Lămureanu Ion
15.-	"	"	794 ✓	Verneş Vasile
16.-	"	"	920 ✓	Manole Ispas
17.-	"	"	802 ✓	Târşoagă Stefan
18.-	"	"	999 ✓	Păcuraru Victor
19.-	"	"	953 ✓	<u>Anastasescu & Gh. Camara</u>
20.-	"	"	959 -	Basta Alexandru <i>lipsă</i>
21.-	"	"	900 ✓	Dumitru Vasiliu
22.-	"	"	899 ✓	Grigore Dima
23.-	"	"	693 ✓	Moisoiu Niţă
24.-	"	"	888 ✓	<u>Nicu Sandu & Gheorghe Tudorache</u>
25.-	"	"	902 ✓	<u>"COOPERATIVA TRANSPORTUL DOBROGEAN"</u>



COOPERATIVA
„Transportul Dobrogean“
CONSTANȚA

Str. Griviței No. 2
Telefon 14-99

Nr. 342.

Constanța 15 Iunie 1948



Nr. 13032

17 JUN 1948

Domnule PRIMAR

In urma inspectiei survenite din partea Creditului Județean și Comunal prin delegatul trimis D-l. Inspector C. Constantinescu, s'a încheiat un proces verbal în prezența organelor Dvs. și a delegaților Coop-

rativiei noastre.
Din acest proces verbal se constată că creditul Județean și Comunal, armează să primească drept taxe de 1% până la 15 August 1947 și 2% dela 15 August 1947, asupra încasărilor brute totalizând până la 31 Mai 1948 o sumă de Lei 730.650.- Ori Cooperativa noastră varsă Primăriei o cotă de 12% asupra încasărilor brute și care se compune din 10% redevență și 2% taxă de fiecare bilet. Deci acest 2% ar acoperi exact suma ce o reclamă Creditul Județean și Comunal și deci vă rugăm să binețiti și a dispune ca organele Dvs. să cerceteze ce reprezintă această taxă și pe ce bază de lege este percepută.-

Totodată din suscitatul proces verbal reiese că acest 2% trebuie încasat dela pasageri, ori noi nu am încasat această sumă fapt constatat și de D-l. Inspector Constantinescu și menționat chiar în procesul verbal, fapt care de altfel se poate verifica oricând din foile noastre de calculație.-

In urma celor expuse mai sus respectuos vă rugăm să binevoiți Domnule PRIMAR a soluționa acest caz întrun mod just, astfel ca Creditul Județean și Comunal să intre în drepturile D-lor și nici ca Cooperativa noastră să nu păgubească plătiind o sumă ce nu a încasat.-



D-Sale

Domnului PRIMAR al Municipiului

Constanța

Secretar

dumneavoastră nr. 9223/909, avem onoare a vă trimite următoarele copii:

I. de pe caietul de sarcini relativ la darea în concesiune a tramvaiului electric

II. de pe actul de tranzacțiune încheiat cu societatea Hehos partea referitoare la tramvai

III. adresele caselor cărora li s-au trimis publicațiuni spre a concura la licitațiune, precum și a acelor care au prezentat oferte în ziua licitațiunii”⁴².

„Primăria orașului București nr. 64162/909

Domnule Primar, ca răspuns la scrisoarea dumneavoastră nr. 9221 din 27 noiembrie a.c., vă comunicăm un exemplar al statului noiei Societăți comunale de tramvaie electrice; în ceea ce privește caietul de sarcini al acestei întreprinderi comunale, el este în studiu și în curând vă vom putea comunica, de asemenea, un exemplar după textul lui definitiv”⁴³.

Vă prezentăm în continuare câteva repere ale statutului societății comunale de tramvai București aprobat de Consiliul de Miniștri cu nr. 633 din 23 mai 1909 și publicat în Monitorul Oficial nr. 43 din 26 mai 1909:

„I. Constituirea, scopul societății, capital

Art.1. În virtutea Legii din 14 aprilie 1909 comuna București constituie o societate pe acțiuni, sub denumirea de Societatea Comunală a tramvaielor București (STB).

Comuna București participă în societate cu ½ din capitalul social.

Scopul societății este: înființarea și exploatarea de noi rețele de tramvaie în București, exploatarea și transformarea liniilor actuale după expirarea concesiunii societăților existente de tramvaie.

Societatea este obligată să construiască cel puțin 10 km de linii noi de tramvaie în termen de cel mult 3 ani de la aprobarea caietului de sarcini.

Art. 2. Durata Societății Comunale de tramvaie București este de 40 de ani.

Art. 3. Societatea Comunală de transport București este îndreptățită a face următoarele operațiuni:

a. a construi, transforma și exploata orice linie de tramvai în interiorul orașului București și eventual în comunele suburbane, conform caietului de sarcini care se va întocmi potrivit art.8 din statut.

b. A lua parte direct sau indirect la întreprinderile industriale, pentru construirea materialelor fixe, mobile sau rulante, necesare întreprinderii sale.

c. A se împrumuta fie direct, fie prin emitere de obligațiuni pentru nevoile întreprinderilor sale.

d. A studia diferite întreprinderi cari ar avea ca principal scop transportul călătorilor în interiorul orașelor și de a participa la aceste întreprinderi.

Art. 4. (...) Comuna ia asupra ei jumătate din capitalul social (...)

Art. 10. Tarifele de transport, de călători și mărfuri vor fi hotărâte prin caietul de sarcini. Atunci când în 3 ani consecutivi dividendul ce revine capitalului vărsat va depăși 12%, comuna va putea cere reducerea tarifelor călătorilor. (...)

Art. 12. Societatea Comunală de Tramvaie București va plăti comunei București pe km de linie exploatată o taxă anuală de 700 de lei drept orice impozit și taxele pentru vehicule. Ea va avea în sarcină și ridicarea zăpezii între bordura trotuarelor pe toate străzile unde va avea linii în exploatare. Societatea de tramvaie București va avea în sarcină și întreținerea pavajelor pe străzile unde va avea linii în exploatare, pe lărgimea căilor, adăugându-se 50 cm în fiecare parte (...)”⁴⁴.

În același timp au fost primite și ofertele de licitație de la unele societăți, cum ar fi: Ganz Electric Co Ltd – Budapest Hungary Constanța 27/10 mai 1909

„Domnule primar,

Alăturat avem onoare a vă înainta din partea direcțiunii noastre următoarele planuri, fotografii și caiet de explicațiuni, cari fac partea integrală din devizul pentru tramvaiul din Constanța înaintat deja dumneavoastră. Vă rugăm, domnule primar, a studia aceste toate și a ne face cunoscut hotărârea dumneavoastră în această chestiune și totodată ne permitem a vă atrage atențiunea asupra punctului 1 al devizului în cari se află descrierea motorului Diesel de 300 cai putere, oferit pentru tramvai și care motor ar fi la fel cu acela stipulat pentru mărirea uzinei actuale și cu prețul motorului din deviz este luat aproximativ și aceasta la caz de comandă ar avea posibilitatea de a fi cu mult mai redus. Din planurile aci anexate, planul nr. 57796 vă arată construirea completă a Remisei, trasamentul șinelor, precum și apartamentul necesar, biroul de serviciu, localul personalului de inspecție, magazia și atelierele. Planul nr. 16082 descrie cu amănunt exteriorul, cât și interiorul vagoanelor, iar fotografiile anexă arată vagoanele în starea lor completă și una din halele necesare pe la diferitele puncte ale



⁴² Ibidem, f. 30

⁴³ Ibidem, f. 43

⁴⁴ Ibidem, f. 57

Administrativ.

101

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA
INTRAT LA
Nr. 17805 - 5 AUG 1948

PREȘEDINTE	SECRETAR	ATLICE	RECEPȚIE
------------	----------	--------	----------

DOMNUL MINISTRU ,

Avem onoare a vă înainta, alăturat, copie depe deciziunea Comisiei Interimare dela 30 Iulie a.c. prin care se hotărăște modul de exploatare al serviciului de transport în comun de pasageri în Municipiul Constanța.

Noua situație intervenită este creiată de următoarele fapte:

1. Lichidarea Cooperativei Transportul Dobrogean din Constanța, în Conformitate cu dispozițiunile Institutului Național al Cooperatiei Nr.10079 din 18 Iulie a.c.

2. Necesitatea ~~creării~~ utilajului și parcului de auto-mașini proprii.

3. Nevoia de Uzinele Comunale Constanța și să concentreze toată activitatea în rezolvarea problemei apei, o preocupare de ordin social primordială, atât pentru Constanța, cât și pentru litoral.

4. Recomandarea factorilor de răspundere din localitate ca această exploatare, cu timpul, să devină de sine stătătoare și cu organizare proprie.

Pentru aceste motive și în conformitate cu dispozițiunile art.5 din legea exploatărilor comunale, cu onoare vă rugăm, Domnule Ministru, să binevoiți a aproba măsuri gospodărești stabilite stabilite de Comisiune Interimară, în ideea ca această exploatare să funcționeze ca un serviciu distinct în cadrul administrației Municipale.-

P R I M A R ,

Secretar General,

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
MINISTRU AL AFACERILOR INTERNE DIRECȚIUNEA GENERALĂ A
EXPLOATARILOR COMUNALE.

- B U C U R E S T I -

104

EXPUNERE DE MOTIVE

la

regulamentul pentru organizarea și funcționarea
exploatării comunale a transportului în
comun de persoane.

Municipiul Constanța se întinde pe o suprafață de
circa 6.000 ha., iar din cauza aşezării lui, de-a lungul litoralului
mării, de la un capăt la altul cuprinde peste 12 km.-

Atât înainte de actualul războiu, cât și după în-
cheierea păcii, acest transport a existat prin concesiune la parti-
culari. El a devenit o necesitate strictă pentru nevoile de trans-
port ale populației din cartierele periferice în centrele de lucru
și comerciale.-

Intervenind legea naționalizării din 11 Iunie 1948,
concesiunea a transportului care era o cooperativă a fost disolu-
tă.-

Pentru a se înlătura neplăcerile ce s'ar fi creiat
populației prin sistarea acestui transport, dar mai ales pentru a
se asigura o exploatare comună, prin crearea unui parc de ma-
șini proprii, administrația municipală a hotărât ca, folosind actua-
lele autobuze particulare și procurând treptat mașini proprii, în
raport cu posibilitățile financiare să se ajungă la crearea unei
întreprinderi comunale complet distincte.-

Până atunci, va funcționa această exploatare în ca-
drul bugetului primăriei și pe baza prezentului regulament, care
cuprinde următoarele părți:

- obiect, scop și trasee;
- Exploatarea ideală -de viitor-, a acestui trans-
port pentru a satisface toate necesitățile de ordin public ori par-
ticular;
- cadre și organizare, în raport cu viitoarea des-
voltare a transportului, respectându-se salarizarea contractului
colectiv de muncă, spre a se putea angaja personalul tehnic de spe-
cialitate, de care exploatarea are nevoie;
- cadrul funcțional, atribuțiuni și încadrări, pe
cele trei secțiuni: administrativă, financiară și tehnică;
- dispozițiuni comune, pentru competență și inde-
mnități;
- tarife;
- circulație;
- dispozițiuni finale și norme în legătură cu fo-
loosirea autobuzelor particulare și a procurării celor proprii;

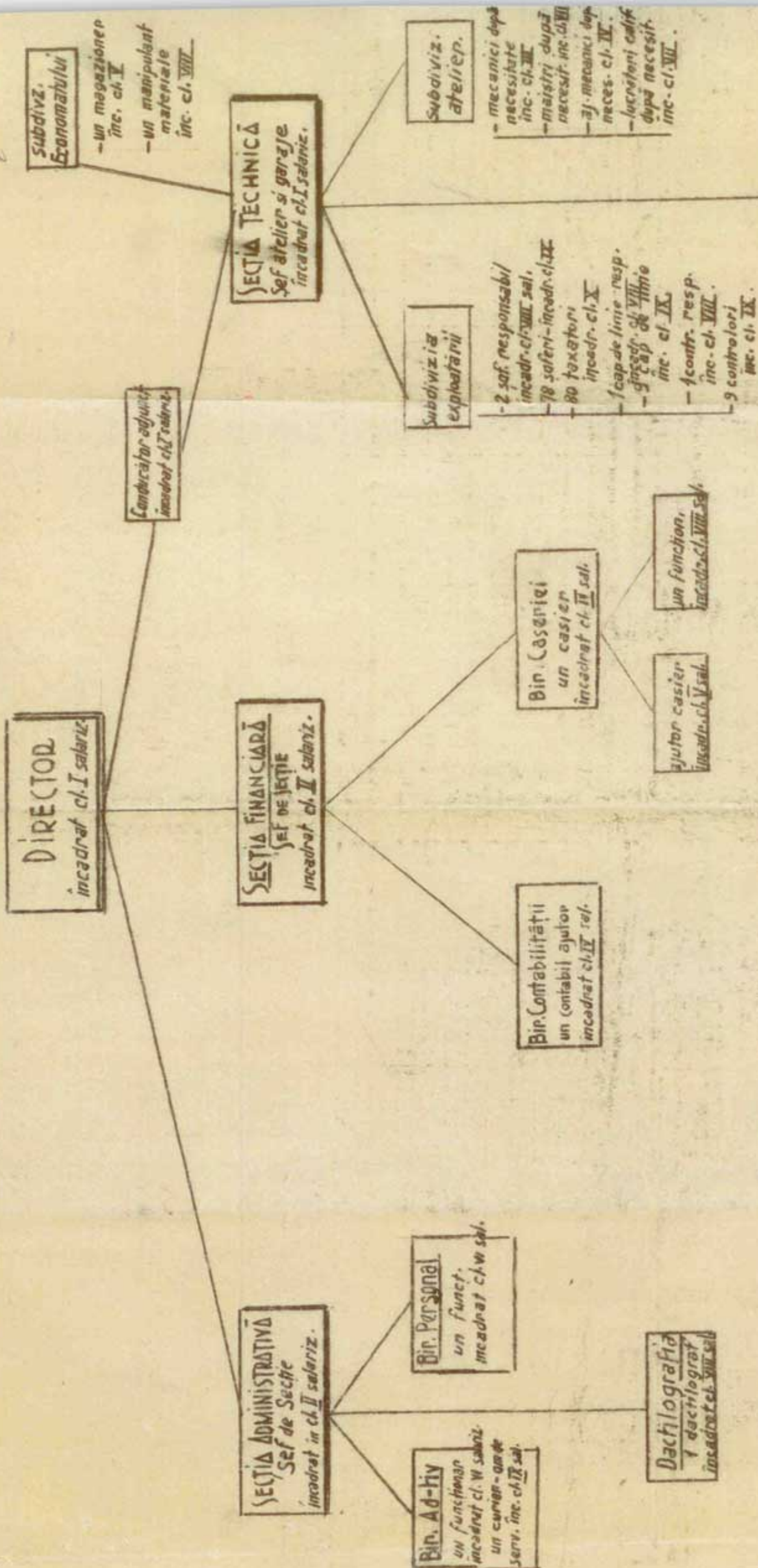
Economia regulamentului constă în faptul că asigură
o exploatare separată dar cu finanțare și buget, trecute în buge-
tul general al Primăriei, cărora li se aplică regimul comun al
legii contabilității publice.-

PRIMARUL MUNICIPIULUI CONSTANȚA,

Gh. D. Olteanu

SCHEMA DE ORGANIZARE

EXPLOATĂRII COMUNALE A TRANSPORTULUI ÎN COMUN



PRIMAR,

SECRETAR GENERAL,

[Signature]

[Signature]

118
1371
Serviciul 1371
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

DIRECȚIUNEA Administrației de Stat

Nr. 30524 A.

Către
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA

18 SEP. 1948

La raportul Dvs. Nr. 21275 /948, vă facem cunoscut că Ministerul aprobă rechiziționarea cu plată a Atelierului Mecanic de reparat autobuze, proprietatea Dlui Const. Tănăsescu, din "Edul 6 Martie 1945" Nr. 165, pe seama și la dispoziția Exploatarei Comunale de transport în comun de persoane.-

Vă rugăm să luați măsuri pentru executarea acestui ordin.-

DIRECTOR GENERAL,

DIRECTOR,

5.8.1948
Doror
la Registratura
la Generală

C. 10.010. — M. O., Imprimeria Națională

18

132

REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA

No. 1842.

1948 Septembrie 27.

C.G./B.E.

201705
29 Sept 1948

DOMNUL PRIM PRETOR,

Cu onoare vă rugăm să binevoiți a interveni locului în drept pentru a se aproba câte două permise pe autobuzele Primăriei, necesare la câte 2 membrii din fiecare cartier, totalul 8 permise pentru membrii din Comitetele Gospodăresc care fac zilnic descinderi pe teren și legătura între cartiere și Biroul Agricol al Municipiului după cum urmează:-

ANADOLCHIOI

- 1.- Biru Stefan Președ. Comitetului.
- 2.- Ianculescu D-tru, îndrumător politic. Cart. Brătianu.-
- 3.- Grigore Moldoveanu
- 4.- Mareș Gheorghe.
- 5.- Georgescu Dumitru
- 6.- Gheorghe Zelca
- 7.- Răduțoiu Vasile



Stoica Gheorghe
R. I. R. A. R.,
Domnia

Seful Bir. Agricol.

Domniei Sale
Domnului PRIM PRETOR AL PLASEI CONSTANȚA

La arhivă
Quint

REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA

133

- D E C I Z I U N E -

No.23.280 din 4 Decembrie 1948.-

NOI, GHEORGHE OLTEANU PRIMARUL MUNICIPIULUI CONSTANȚA;

Asupra raportului Serviciului Exploatare Transport Auto Nr.376 înreg.sub Nr.23.280/948, prin care cere aprobarea unui fond de rulment în sumă de lei 1.000.000, pentru a putea plăti la timp, combustibilul necesar mașinilor precurat prin "Societatea Competrel" și pentru procurarea diferitelor materiale necesare reparațiilor autobuzelor.

Având în vedere referatul Serviciului Financiar din 4.XII.948, prin care avizează favorabil la acordarea acestui avans, chiar din disponibilitățile de casă ale Primăriei, întrucât Ministerul Afacerilor Interne cu ordinul Nr.17989 din 4 Octombrie 1948 ne face cunoscut că, nu ne poate acorda de la fondul comun fondul de rulment de lei 3.000.000 înscris în bugetul Primăriei și că urmează să-l constituim din mijloacele financiare ale Primăriei;

Având în vedere ordinul telegrafic al Ministerului Afacerilor Interne Nr.22521 din 25.XI.1948 înreg.sub Nr.27596/1948, prin care ne face cunoscut că exercițiul financiar în curs se încheie la 31 Decembrie 1948;

Pentru aceste motive și în virtutea dreptului conferit de art.15 din Legea Administrativă ;

D E C I D E M ;

Art.1.- Se acordă Serviciului de Exploatare Auto, fond de rulment de lei 1.000.000 din disponibilitățile bănești ale casei Primăriei, pentru procurări de combustibil, piese, etc.-

Art.2.- Suma de lei 1.000.000 va fi restituită Primăriei până la încheierea exercițiului bugetar (31.XII.1948).-

Art.3.- Domnul Șef al Serviciului Financiar și de Contabilitate și Dl.Casier Municipal, sunt însărcinați cu aducerea la îndeplinire a dispozițiilor din prezenta decizie.-

P R I M A R ,



Șeful Serv.Financiar,

Secretar General,

Ș. C. Filip

TA/DP

Ștefan

45

REPUBLICA POPULARA ROMANA
COMITETUL PROVIZORIU AL COMUNEI URBADE CONSTANTA ASIMILATA CU JUDETUL

DECIZIUNE

Nr. *2153* din *19 Aug 1949*

Noi Comitetul Provizoriu al oragului Constanta;

Avand in vedere dispozitiunile art.5 al.2 din Decretul Nr.199 din 14 Mai 1949, pentru organizarea si functionarea intreprinderilor si organizatiunilor economice ale Statului;

Avand in vedere dispozitiunile art.18 din Legea Sfaturilor Populare;

In virtutea art.72 si 30 din Legea Sfaturilor Populare si a Deciziei Consiliului de Miniştri Nr.322 din 5 Aprilie a.c.

D e c i d e m :

Art.1. Se infiintează in Constanta intreprinderea economică de Stat de interes local cu denumirea "Transportul".-

Art.2. Sediul principal al intreprinderii este in Constanta strada N.Titulescu Nr.38.-

Art.3. Obiectul si scopul intreprinderii este supravegherea, indrumarea si controlul oăraşiei de mărfuri si materiale in tot cuprinsul oragului Constanta, inclusiv Portul.-

Art.4. Organizarea si functionarea intreprinderii va fi reglementată printr'un regulament interior aprobat de Comitetul Provizoriu.-

Art.5.-Intreprinderea va primi in folosinţă proprie fonduri de bază si fonduri de rulment nerambursabile.-

Art.6. Directorul intreprinderii va fi angajat prin deciziunea acestui Comitet si investit cu depline puteri in administrarea intreprinderii.-

Art.7. Intreprinderea va funcţiona după normele cuprinse in decretul Nr.199 din 14 Mai 1949.-

Art.8.-Predarea si primirea scriptelor dela Soc.de Stat "Transcontinent", Sectia Transporturi Dirijate se va face cu dresarea unui proces verbal insoţit de inventar.-

Art.9.-Secţiunile Secretariat, Financiar, Gospodărie Locală si de resort vor aduce la indeplinire dispozitiunile prezentei deciziuni.-

PRESEDINTE,

M. A. Nă

Secretar,

Stancu

Seful Secţiunii Secretariat,

Stancu

GC/VV

-2-

Având în vedere delegația dlui C. Văzireanu de a primi inventarul mobil și imobil, conținut de părere ca, Comitetul Provizoriu al Orașului Constanța să întocmească o nouă comisiune, în componența căreia să intre și delegați din partea întreprinderilor Edilitare Constanța pentru evaluarea întregului inventar mobil și imobil.

Deștept pentru care am încheiat prezentul proces verbal în patru exemplare, spre a se înainta unul Comitetului Provizoriu al Orașului Constanța, al doilea întreprinderilor Edilitare Constanța, al treilea și al patrula întreprinderii Comun Transport, conform deciziei întreprinderilor Edilitare Constanța nr. 8740 din 6 Septembrie 1949.



AM PRIMIT
DELEG. COMIT. PROVIZORIU
C. Văzireanu

ASISTAT
DELEG. SERV. TRANSP. AUTO
C. Păcuraru

Am primit întregul inventar de mai sus, specificat în prezentul proces verbal conform deciziei nr. 8740 din 6 Septembrie 1949 a Comitetului Provizoriu al Orașului Constanța.

RESP. ÎNTR. COMUN. TRANSP.
G. Lupa

Evaluat,
Ing.
G. Ionescu

PROCES - VERBAL
15 Septembrie 1949.

Not. Văzireanu C-tin delegatul Comitetului Provizoriu al Municipality Urbane Constanța, conform delegației nr. 974 din 6 Septembrie 1949 a Comitetului Provizoriu al Orașului Constanța și G. Păcuraru Constanța conform deciziei nr. 8740 din 6 Septembrie 1949, împreună cu, Gheorghe Lupa Responsabilul întreprinderii Comun-Transport, delegat de către Comitetul Provizoriu al Municipality Urbane Constanța, în conformitate cu delegația nr. 8740/1949, întruniți în comisiune astăzi, data de mai sus, primul și ultimul pentru a primi inventarul lui Serviciului de Transport-Auto în Comun către întreprinderea Comun-Transport în conformitate cu decizia nr. 8740 din 6 Septembrie 1949 a Comitetului Provizoriu al Municipality Urbane Constanța, am procedat la predarea și primirea inventarului după cum urmează:

- 1.-Clădiri și terenuri conf. inventarului anexat nr. 1. lei. 9.254.620.-
- 2.-Mobilier conf. inventarului nr. 3. 389.606.-
- 3.-Motoare și scule conform inventarului nr. 4. 753.420.-
- 4.-Căminuri conform inventarului nr. 5. 7.345.169.-
- 5.-Autobuze conform inventarului nr. 6. 10.355.000.-
- 6.-Autobuze conform inventarului nr. 7. 540.000.-
- 7.-Materiale și piese consumabile conf. invent. nr. 8. 2.228.743.-
- 8.-Magini, unelte și instalații conf. invent. nr. 9. 4.860.001.-
- 9.-Materiale și piese de schimb conf. invent. nr. 10. 348.565.-
- 10.-Utilaj și materiale conf. invent. nr. 11. 45.154.-
- 11.-Piese motoare și accesorii reformă conf. inv. nr. 12. 121.820.-

Acceste inventare de mai sus fac parte integrantă din procesul verbal.
TOTAL GENERAL Lei. 36.289.998
Lei - 36.289.998

Având în vedere delegația nr. 974 din 6 Septembrie 1949 dată de către Comitetul Provizoriu al Orașului Constanța dlui C. Văzireanu pentru primirea inventarului mobil și imobil al Serviciului Auto-Transport în comun:
Având în vedere delegația nr. 8740/1949, am procedat la predarea de a prelua responsabilitatea întreprinderii Comun-Transport, pe baza de proces verbal de primire a unității inventar mobil și imobil al Serviciului Auto-Transport în Comun.
Toate autobuzele care sunt pe traseu și în reparatie, garajul depe Bdul Lenin, Atelierul mecanic depe Bdul A.G. Luca nr. 13, cu toate motoarele, maginile, unelte, sculele și mobilierul din birouri și carote de linie, clădirile, unelte, sculele și mobilierul din Bldul A.G. Luca nr. 43 cu toate piesele pentru magini și clădirea garajului depe Bdul Lenin.

Prezentul inventar face parte integrantă din procesul verbal încheiat la predarea și preluarea inventarului mobil și imobil.

AM PREDAT
DELEG. INTREPR. EDILIT. CONSTANTA
[Signature]
E. Stănescu

AM PRIMIT
DELEG. COMIT. PROVIZORIU
[Signature]
C. Visirescu

Asistent
DELEG. SERV. TRANSP. COMUN
[Signature]
C. Păcuraru

nr. 14923 Am primit inventarul de mai sus, conform deciziei nr./1949, a Comitetului Provizoriu al Orașului Constanța.

DELEG. INTREPR. COMUN-TRANSPORT
[Signature]
Lupa Gheorghe

[Signature]
Bogdan, Ing.
[Signature]

INTREPRINDERILE EDILITARE CONSTANTA
Biroul Inventar

INVENTAR Nr. 1

De terenuri și clădiri în care funcționează atelierul Serviciului Auto-Transport în comun și garajul și care se trec în administrația întreprinderii Comun-Transport Constanța, odată cu tot inventarul imobil în conformitate cu decizia nr. 14923/1949 a Comitetului Provizoriu al Comunei Urbane Constanța asimilat cu Județul.

CAP. I. TEREN

1. Un teren în suprafață de 1860 m.p. aflat pe B-dul I.C. Duca nr. 43 evaluat la lei. 744.000

CAP. II. CLĂDIRI ȘI CONSTRUCTII

1. Clădirea în care funcționează atelierul mecanic situat în B-dul I.C. Duca nr. 43, formată din 2 etaje mari pentru atelier, construcție din cărămidă și beton, acoperită cu tablă galvanizată, cu instalație de lumină electrică și apă, având în sid tras firul pentru forță motrică, cu 27 ferestre din metal, 2 uși în 2 camere din lemn de 3 x 3 plus o ușă din 3 camere din lemn de 3x2,80 și 6 ochiuri de geam de 0,44 x 0,30, 2 luminatoare înconpleto, clădirea are tencuială 70% pe dinafară. -
Întreaga clădire ocupă o suprafață de 481,25 m.p. și se evaluează la lei. 3.850.000

2. Construcție din cărămidă acoperită cu olană în care funcționează magazia și biroul atelierului, formată din 2 camere și sală, cu instalație de lumină electrică. Construcția are o suprafață de 67,28 m.p. și se evaluează la lei. 269.120

3. Cloșetul, construcție din cărămidă acoperită cu tablă în stare bună, fără instalație de apă, compus din 2 cloșete. - Suprafața construcției este de 5,18 m.p. și se evaluează la lei. 25.900

4. Gard, construcție din cărămidă, ce împrejmuește terenul atelierelor din B-dul I.C. Duca nr. 43 format din 2 etaje din cărămidă dimensiunea 1,30 x 0,30 x 0,30, una poartă din brad dimensiunea 1,60 x 0,80. Lungimea totală a gardului este de 62,40 m. și se evaluează la lei. 10.000

5. Garajul din B-dul Lenin nr. construcție din cărămidă acoperită cu țiglă cu 4 uși de lemn de 3,60 x 3,60, 10 ferestre metalice de 1 x 1,60 cu 12 ochiuri fiecare. - Construcția are instalație electrică interioară și exterioară cu 10 locuri de lampă (7 cu fuzururi și 3 fără fuzururi) și instalație de apă pentru opălatul mașinilor în afara garajului formată din 2 guri de apă de 1 1/2" și o grupă de gresaj din beton. Construcția ocupă o suprafață de 620,80 m.p. și se evaluează la lei. 4.345.600

Total general teren, clădiri și construcții lei. 9.254.620

Copie

10

Domnule Primar,

Primăria Municipiului Constanța, întocmind un caet de sarcini pentru concesionarea drepturilor de exploatare a Serviciului public, pentru transportul în comun de pasageri, pe întreg cuprinsul Municipiului.

Noi, Proprietarii de Autobuze, avem onoarea, a vă supune la cunoștință următoarele :

Încă din anul 1932 din propria noastră inițiativă și pe riscul nostru material câți-va dintre noi, am înființat un serviciu de transport, a cetățenilor acestui Municipiu; convenabil pentru ca cel mai umil dintre cetățeni să se poată transporta la serviciul unde îl face și pentru a deservi și interesele altor persoane ce au nevoie a se mișca dintr-o parte în cealaltă parte a orașului.

La acestea avem de relevat un fapt constatat și de Domnia-Voastră adică; acela că orașul Constanța prin natura lui de a fi port; (centru) nu este centru de oraș normal, ci din contra un Centru Evantai, adică periferiile sunt la dublu distanței de interesele cetățenilor acestui Municipiu, având în special Portul și autoritățile principale în acest centru specific. Astfel că acei muncitori de toate categoriile au găsit o salvare a trudei lor, când cu un preț derizoriu de 5 lei și copii de școală cu 3 lei, parcurg 7-8 km. până ajung la destinație.

Cu timpul acest serviciu public s'a intensificat pe mai multe direcții, astfel încât astăzi este completat pentru a servi prompt în toate părțile interesele cetățenești.

În bugetul Primăriei de pe anul 1933-34 s'a fixat o cotă de 0,25 b. la biletul de 5 lei sau mai bine zis 5% din încasări, sumă care se încasează și astăzi regulat.

Azi, noi proprietarii de autobuze în număr de 60 ne găsim în fața unui caet de sarcini de concesiune a căreia litație urmează a se face de către Primăria Constanța la data ce se va fixa. Această chestiune de concesionare vă rugăm a o privi din două puncte de vedere.

1) Din interesul comunei și al

2) Din interesul nostru ca cetățeni ai acestui municipiu.

Comuna în adevăr are nevoie de ași creia venituri din această exploatare.

Comuna câștigă dela noi următoarele:

5% din costul biletelor ce se vând și care se menține și prin caetul de sarcini.

Impozitele pe mașini din care ia parte și Comuna cu 50%.

Impozitele Comunale asupra proprietăților noastre ca cetățean ai acestui Municipiu, care dacă suntem în stare de prosperitate, implicit și Comuna va găsi surse de venituri.

Cum de pe urma acestei Comercializări, trăesc familiile noastre ca proprietari, familiile șoferilor și taxatorilor noștri care cu toții la un loc se ridică la câte-va sute de suflete care toți iau cotă aparte în mod direct sau indirect la plata impozitelor comunale chiar prin Consum.

Din interesul nostru ca cetățeni ai acestui Municipiu în caz când s'ar concesiona la o societate străină de localitate; Concesionarul își va plasa șoferii și taxatorii din alte părți excluzând pe profesioniști Constanțeni dela traiul de toate zilele.

S'ar distruge averea noastră a proprietarilor care toți avem sume de plată la cumpărarea mașinilor, unii chiar ipotecându-averile lor spre a se menține în situația actuală; și este știut că odata ce Autobuzele nu mai au întrebuințare, prețul lor rezultat din vânzare ar fi derizoriu astfel încât cu drept cuvânt am fi distruși complectament.

De atâta timp de când funcționează acest transport atât noi proprietarii de mașini cât și șoferii neam format o profesiune sau mai bine zis o funcțiune socială și cum că mașinile noastre vor dispărea noi nu putem ajunge decât șomeri în aceste timpuri critice.

Ținându-se seama de aceste considerente facem un apel sfăruiitor la patriotismul și umanitatea Domniei V-ștre în calitate de părinte al Comunei, cum și la D-nii Consiliei care apreciind situația detestabilă care s'ar creia pentru noi proprietarii de Autobuze, șoferi și taxatori la caz când s'ar ajunge la Concesionare.

Primăria Municipiului București unde circulă aproape 1000 de Autobuze, na făcut până în prezent nici o Concesiune, cu toate asalturile ce s'au dat de atâtea grupuri financiare, sau

D-sale

Domnului Primar al Municipiului Constanța

nici un drept de apărare care va fi și cazul nostru.

Credem că prin acest memoriu adresat Domniei-Voastră D-le Primar, ne-am indeplinit datoria noastră de cetățeni profesioniști în cauză, și tot odată am căutat să nu aducem vre-o stânjenire a Ad-ției Primăriei ce cu onoare o conduceți.

SUMMARY

As public transport has a local history of more than one century, confirmed by official documents, we consider that it would be useful both for our citizens and for tourists visiting our region, to present the evolution of public transport in Constanta Town, starting with the first recorded testimonials and media preserved in specialised institution of our county.

We have started with the beginning of the railway services in Dobrogea, a milestone with significant consequences on Constanta's development, mainly after 23rd November 1878, when the Romanian administration takeover and Governor Remus Opreanu was invested. The construction of Cernavoda Bridge, inaugurated on September 19th 1895, and of Constanta modern port, inaugurated on September 27th 1909, represents similar milestones achieved before the First World War.

During the difficult 1906 – 1920 period, the local administration made efforts to solve the issue of public lightening and awarding the electric tramway system execution contract in our town, the last being developed much later.

After 1920, the Municipality became interested in bus transport systems, while the electric tramway system lost its attractiveness, as demonstrated in the archive documents preserved by the institution intended to conserve the heritage of our realm. The first individual initiatives of public bus transport, the awarding of the public transport service contract to a specialised company, and importing the electric tramway system from Odessa, in 1943, are important milestones we have described as well.

The important changes Romania faced in the end of the Second World War have also affected the public transport field. Thus, Constanta Local Company for Public Transport was created in 1948, while later on, the new Transport Enterprise emerged from Constanta Town Enterprise, on 1st October 1959, as a specialised unit responding to an ever developing town reflected by the constant increase of its bus fleet. A new restructuring laid by the State Council Decree No. 377/1979 determined the creation of Constanta County Public Transport Company.

After December 1989 Revolution, the company follows Law 15/1990 and on 28th December 1990 becomes Constanta Public Transport Public Undertaking.

Nowadays, supported by Constanta Local Council and Radu Ștefan Mazăre, Constanta Mayor, the Public Transport Undertaking has an impressive bus fleet, mainly new and offering improved transport conditions to passengers, comparable to any public transport company operating in large European towns.

CUPRINS

Cuvânt înainte.....	5
---------------------	---

Partea I

Dialog trecut-prezent.....	7
----------------------------	---

Partea a-II-a

Mărturii foto-documentare	
Imagini de-a lungul timpului.....	61
Documente de epocă.....	97
Summary.....	189