

## 75 DE ANI DE LA INTRODUCEREA TRANSPORTULUI ÎN COMUN ELECTRIC ÎN CRAIOVA

ALEXANDRU DANEȘ\*

Mobilizarea și intrarea României în cel de-al Doilea Război Mondial au determinat, între altele, aplicarea măsurilor prevăzute în Decretul-Lege nr. 139 din 26 februarie 1940 asupra rechizițiilor<sup>1</sup>, inclusiv în domeniul transporturilor. Pentru multe orașe, ridicarea majorității autobuzelor a avut urmări semnificative, întrucât cetățenii nu au mai avut mijloace suficiente și adecvate nici măcar pentru deplasările absolut necesare. Situația era cu atât mai gravă, cu cât armata a ales cele mai bune autovehicule și, în lipsa pieselor de schimb și a cauciucurilor de rezervă<sup>2</sup>, un număr important din parcul de vehicule nerechiziționate era, de fapt, inutilizabil<sup>3</sup>, iar puținul care mai rămăsese în circulație era deseori folosit în scopuri militare sau medicale<sup>4</sup>. Consecințele din primul an de război au fost raportate de Serviciul Special de Informații într-o notă confidențială: „Dificultăți mari au fost întâmpinate în cursul anului 1941 la efectuarea transporturilor, din cauză că majoritatea mijloacelor de transport a trebuit să fie pusă la dispoziția armatei [...] Cărașia mecanică pe șosele a fost aproape cu totul sistată, din cauza rechiziționării autocamioanelor și autobuzelor”<sup>5</sup>.

Cel mai puțin afectate au fost orașele care dispuneau de transport în comun electric, inutil armatei. Din cele treisprezece centre cu peste 50 000 de locuitori<sup>6</sup>, doar orașele București, Iași, Chișinău, Sibiu, Galați, Brăila, Cernăuți și Timișoara dețineau rețele de tramvai electric, ultimele două municipii având și linii de

---

\* Cercetător independent; e-mail: alexdanes2002@gmail.com.

<sup>1</sup> Publicat în „Monitorul Oficial”, partea I, anul CVIII, nr. 48, 27 februarie 1943, p. 899.

<sup>2</sup> Anumite piese trebuiau procurate din import întrucât erau turnate din aliaje speciale, iar tehnologia nu era disponibilă în țară. Cauciucurile utilizate înainte de inventarea anvelopei radiale în 1946 se uzau mult mai repede și era necesară schimbarea lor frecventă.

<sup>3</sup> ANIC, Fond Ministerul de Interne. Direcția Exploatărilor Comunale. 1929–1949 (în continuare, se va cita: MI–DEC), dosar 77/1941, f. 7. Mulțumiri domnului cercetător Nicolae-Adrian Alexe pentru semnarea acestui fond arhivistice.

<sup>4</sup> A se vedea: <http://www.ratph.ro/itinerariu.html> (accesat la 3 iulie 2018).

<sup>5</sup> S.S.I., *Sinteză asupra situației economiei românești în anul 1941*; apud Gheorghe Buzatu, Corneliu Bichineț, *Arhive secrete, secretele arhivelor*, vol. 2, București, Editura Mica Valahie, 2011, pp. 178–179.

<sup>6</sup> Conform statisticilor publicate în *Indicatorul localităților din România, 6 aprilie 1941. Datele recensământului general din 6 aprilie 1941*, București, Imprimeria Institutului Statistic, 1943. Orașele din Ardealul de Nord nu au fost socotite.

troleibuz<sup>7</sup>. În Braşov, exista o cale ferată suburbană pe care operau automotoare şi trenuri cu locomotive cu abur, însă aceasta servea numai o zonă periferică a oraşului<sup>8</sup>. Aradul, Craiova, Constanţa şi Ploieştiul aveau transport în comun exclusiv cu autobuze. În municipiul Craiova acesta trebuia asigurat pe bază de concesiune de către societatea „Săgeata” din Bucureşti, însă, în condiţiile războiului, la jumătatea anului 1942, primăria aprecia serviciul ca şi inexistent<sup>9</sup>.

Autorităţile locale şi cele de la centru au fost preocupate constant să asigure transportul în comun<sup>10</sup>, însă posibilităţile de aprovizionare de pe pieţele externe erau foarte limitate, iar livrările întârziiau cu lunile.

### Capturile de la Odessa

Rezolvarea problemei a venit de pe frontul de luptă. După o campanie sângeroasă, Armata Română a ocupat Odessa, în 16 octombrie 1941. O echipă de tehnicieni, trimisă de Ministerul de Interne în Transnistria pentru a repune în funcţiune reţelele edilitare afectate de război, a aflat, la Odessa, circa 250 km de linii de tramvai afectate de bombardamente – cu două ecartamente: rusesc şi metric – şi 400 de vagoane de tramvai în trei depouri, dintre care numai 200 erau în stare de funcţionare<sup>11</sup>.

Într-unul dintre garajele de autobuze ale oraşului, au fost găsite opt troleibuze noi<sup>12</sup>. La începutul aceluşi an, în Odessa demarase instalarea unei „linii experimentale”, între Gara principală şi Piaţa Tolstoi, de-a lungul străzilor Puşkin, Deribasivska şi Lev Tolstoi, însă lucrările au fost întrerupte din cauza războiului (fig. 1). Parcul de vehicule a constat din 7 troleibuze de tip ЯТБ–4 şi unul de tip ЯТБ–4а, produse la Fabrica de Automobile din Iaroslav. Puteau transporta, fiecare, câte 55 de călători, dintre care 34 pe scaunele capitonate. Ambele modele aveau un şasiu metalic, punte dublă pe spate şi simplă pe faţă, şi măsurau 9,32 metri lungime şi 2,5 metri lăţime. Motorul electric de tip ДК–2016 era alimentat la 600 V curent continuu şi furniza o putere de 74 kW. Spre deosebire de modelul anterior, ЯТБ–4а a primit o caroserie uşor cosmetizată, cu o structură metalică în locul celei din lemn. Drept

---

<sup>7</sup> În Cernăuţi, serviciul cu troleibuze a început la 1 februarie 1939, cu un parc circulant format, iniţial, din patru troleibuze MAN. Ulterior ocupării Bucovinei de Nord, sovieticii au mai adus încă patru troleibuze ЯТБ–4, care au rămas în folosinţă şi după eliberarea oraşului de către români. În Timişoara, serviciul cu troleibuze a fost inaugurat pe 15 noiembrie 1942 cu şapte „firobuze” Fiat-Marelli 635F, livrate din Italia cu o întârziere de peste un an şi jumătate din cauza războiului.

<sup>8</sup> Mai precis, industriile din sud-estul oraşului şi satele săcelene învecinate. Încercarea de a reintroduce linia în oraş, după ce suferise scurtări repetate în perioada interbelică, a rămas fără succes. A se vedea: Gruiă Hilohi, Alexandru Daneş, Jonás András, *Calea ferată suburbană Braşov – Satulung*, Braşov, Editura Pro Corona, 2018.

<sup>9</sup> MI–DEC, dosar 138/1942, f. 7.

<sup>10</sup> Motivele fiind cele mai diverse, de la asigurarea producţiei de război până la evitarea consumului sporit de talpă de pantofi. Aceasta era încă fabricată din piele naturală, o resursă preţioasă în acele vremuri, ulterior fiind substituită cu surogate din cauciuc sintetic sau chiar lemn.

<sup>11</sup> MI–DEC, dosar 130/1941, f. 9.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

rezultat, i-a sporit rezistența la șocuri și i-a scăzut masa totală cu 210 kg, viteza maximă urcând astfel de la 55 la 57,5 km/h<sup>13</sup> (fig. 2, 3). Fiind încunoștințat de existența troleibuzelor, mareșalul Ion Antonescu a dat mână liberă guvernatorului Transnistriei, prof. Gheorghe Alexianu, să dispună asupra lor<sup>14</sup>.

La propunerea ministrului apărării naționale și a subsecretarului de stat al înzestrării armatei, s-a înființat, retroactiv, începând cu 1 noiembrie 1941, „Serviciul de capturi și recuperare «Odesa», cu sediul la Odesa, sub conducerea unui ofițer superior, ajutat de personalul necesar cu atribuțiunile de inventarierea, depozitarea și evacuarea [la vest de Nistru a] tuturor instalațiunilor și materialelor care nu sunt necesare traiului și nevoilor trupelor și populației, repartizându-le pe departamente”<sup>15</sup>.

Rechizițiile nu s-au limitat doar la nevoile armatei. Conform amintirilor lui Gherman Pântea, fostul primar al Odesei în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, „în luna decembrie a luat ființă la Odessa o altă organizație militară, denumită SCOD, adică Serviciul de capturi Odessa, în frunte cu generalul Vasiliu-Perju, inginer. Pe baza Jurnalului Consiliului de Miniștri, foarte echivoc și încurcat, generalul Vasiliu declară toate bunurile primăriei capturi de război: morile, brutăriile, spitalele, tramvaiele etc., adică, de fapt, desființa administrația civilă [...]. Pe baza aceasta, generalul Pichi Vasiliu vine într-o noapte la Odessa, încarcă în vagoane 10 (sic!) troleibuze noi, pe care le avea Odessa cu titlu de experiență, și le trimite la Craiova, fieful politic al generalului. Am protestat împotriva acestui abuz, dar generalul Vasiliu-Perju mi-a spus că «noi am vărsat atâta sânge că trebuie să ne despăgubim» și el a mai programat 150 de tramvaie pe care le va trimite în diferite orașe din țară”<sup>16</sup>.

În realitate, pe lângă troleibuze au mai fost repartizate doar circa 25 km de linii ferate cu ecartament metric și câteva zeci de vagoane motoare și remorci de tramvaie orașelor Arad (14 bucăți), Chișinău (17 bucăți), Constanța (14 bucăți) și Craiova (12 bucăți), împreună cu o parte din necesarul de fire, instalații electrice și stâlpi<sup>17</sup>.

Jaf sau capturi de război? România era semnatară a Convenției de la Haga din 1907, privitoare la legile și obiceiurile războiului pe uscat, care stipula că proprietatea privată din teritoriile ocupate nu putea fi confiscată (articolul 46 din anexă), că bunurile orașelor, chiar în cazul în care ar fi fost proprietate de stat, trebuiau

---

<sup>13</sup> A se vedea: <https://ru.wikipedia.org/wiki/ЯТБ-4> (accesat la 2 mai 2018). Dimensiunile vehiculelor diferă de la sursă la sursă. În inventarele craiovene, troleibuzele aveau 9,45 m lungime, 2,55 m lățime și 2,65 m înălțime.

<sup>14</sup> În ședința Consiliului de Miniștri din 13 noiembrie 1941, conform stenogramei publicate în „Stenogramele ședințelor Consiliului de Miniștri. Guvernarea Ion Antonescu”, vol. V, octombrie 1941 – ianuarie 1942, București, 2001, p. 119.

<sup>15</sup> Decretul nr. 1403 al Ministerului Apărării Naționale privind *Înființarea serviciului de capturi și recuperare „Odesa”*, publicat în „Monitorul Oficial”, partea I, anul CIX, nr. 296, 13 decembrie 1941, pp. 7758–7759.

<sup>16</sup> Gherman Pântea, *Triumful dreptății. Procesul meu*, f.a., conform textului publicat pe site-ul <https://orasulmeuchisinau.wordpress.com/2010/11/15/gherman-pantea-primar-al-chisinaului-1923-1927-1928-1932/> (accesat la 2 mai 2018).

<sup>17</sup> MI–DEC, dosar 118/1942.

tratate ca proprietate privată (articolul 56 din anexă) și că rechizițiile de orice fel nu puteau fi făcute decât strict pentru nevoile armatei de ocupație (articolul 52 din anexă)<sup>18</sup>. Legea asupra rechizițiilor din 1940 a fost alcătuită în același spirit (articolul 42). La procesul „criminalilor de război”, judecat de Tribunalul Poporului în 1946, acțiunea a fost calificată drept jaf<sup>19</sup>. Gheorghe Alexianu, profesor de drept, a recunoscut, în cadrul interogatoriilor, că ridicarea bunurilor din Transnistria nu s-a făcut în conformitate cu convenția de la Haga și că scoaterea tramvaielor din Odessa a fost „o stupiditate”<sup>20</sup>. Pe de altă parte, mareșalul Antonescu a considerat că, dimpotrivă, „nu s-a produs niciun jaf în Transnistria” și că România avea „dreptul ocupantului”<sup>21</sup>. Conform amintirilor unui colaborator apropiat al acestuia, generalul Constantin Pantazi, când s-a semnat decretul de înființare a serviciului de capturi mareșalul „a reamintit felul cum România și-a pierdut tezaurul în 1917 și că pentru recuperarea lui a hotărât să ia capturi din Rusia”, luându-și răspunderea în fața istoriei și a neamului românesc<sup>22</sup>.

### **Înființarea regiei publice comerciale craiovene de transport în comun**<sup>23</sup>

În urma deciziilor și aprobărilor date de Ministerul Afacerilor Interne, Serviciul de capturi, Președinția Consiliului de Miniștri – Secția Militară, guvernatorul Transnistriei și primarul Odesei, pe 9 martie 1942, reprezentanții Uzinelor Comunale Craiova au recepționat, la Odessa, instalația de troleibuze, în valoare de 13 850 350 de lei, constând din cele 8 vehicule, un redresor cu mercur și accesoriile sale, armătura rețelei de contact, 80 de stâlpi Mannesmann și 85 de socluri din fontă pentru stâlpi<sup>24</sup>. Aceste materiale aveau câteva lipsuri. Unuia dintre troleibuze – cel de tip ЯТБ-4а, judecând după fotografia păstrată – îi lipseau motorul electric și două discuri pentru roți cu cauciucurile lor. Ulterior, i s-a adaptat motorul demontat de la un tramvai. Niciun vehicul nu avea acumulatorul portativ, iar stației de redresare îi lipseau doi transformatori<sup>25</sup>.

Pentru a obține o parte din materialele necesare și a perfecta la fața locului preluarea rețelei repartizate de tramvaie, directorul Uzinelor Comunale, inginerul Ion Neguș, s-a deplasat la Odessa, în două rânduri, în cursul lunilor iulie și august

<sup>18</sup> A se vedea: [avalon.law.yale.edu/20th\\_century/hague04.asp](http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague04.asp) (accesat la 24 iulie 2018).

<sup>19</sup> Marcel-Dumitru Ciucă (ed.), *Procesul Mareșalului Antonescu. Documente*, vol. I, București, Editura Saeculum I.O., Editura Europa Nova, 1997, pp. 170–171.

<sup>20</sup> Idem (ed.), *Procesul Mareșalului Antonescu. Documente (ancheta procesului)*, vol. III, București, Editura Saeculum I.O., 1998, p. 456.

<sup>21</sup> Marcel-Dumitru Ciucă (ed.), *Procesul...*, vol. I, p. 207.

<sup>22</sup> Constantin Pantazi, *Cu Mareșalul până la moarte*, București, Editura Publiferom, 1999, pp. 149–150.

<sup>23</sup> Legat de subiect, a se vedea și Șerban Pătrașcu, *O încercare de modernizare a Craiovei din vremea celui de-al Doilea Război Mondial: Serviciul de tramvaie și troleibuze*, în „Arhivele Olteniei”, Serie Nouă, nr. 23/2009, București, Editura Academiei Române, 2009, pp. 173–180.

<sup>24</sup> MI–DEC, dosar 138/1942, ff. 2–3, 58–62.

<sup>25</sup> *Ibidem*.

1942. Concomitent, a tratat și chestiuni litigioase, cum ar fi obținerea a patru cauciucuri de rezervă ale troleibuzelor, reținute de primăria din Odessa, repararea pavajelor deteriorate în urma demontărilor sau înlocuirea vagoanelor de tramvai obținute, care fuseseră folosite ca baricade pe străzi în 1941 și erau degradate, cu unele funcționale<sup>26</sup>.

Materialele de tramvai au fost recepționate în 15 august 1942. S-au primit 11 vagoane de tip belgian cu ecartament metric în diverse stadii de uzură, dintre care două transformate în remorci, prin demontarea motoarelor. Fiecare avea 10,7 metri lungime, 2,2 metri lățime, ampatament de 3,05 metri, 25 de locuri pe scaune și uși care se închideau manual. Pe nouă dintre ele, erau montate câte două motoare electrice de 50 kW, alimentate la 600 V. De asemenea, s-au mai primit un vagon remorcă, deschis la capete, de 8,4 metri lungime și 2,2 metri lățime, cu 24 de locuri pe scaune, apoi 80 de stâlpi Mannesmann cu socluri de fontă, 36 de stâlpi de alte tipuri, 3 700 de metri de fir din cupru uzat, aproape 4 700 de metri liniari de șine Phoenix și Vignole, precum și șase ace de macaze. Costul acestor materiale, inclusiv demontarea și transportul, a fost de 11 810 910 lei<sup>27</sup>.

Între timp, la 29 iulie 1942, Consiliul Tehnic Superior din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor a dezbătut proiectul pentru executarea lucrărilor și instalațiilor necesare înființării unui serviciu de transport în comun cu troleibuze și tramvaie, propus de specialiștii craioveni<sup>28</sup>. În urma analizei profitabilității vechilor trasee de autobuze și a necesităților concrete, s-au stabilit trei linii care să lege bariere diametral opuse ale orașului, trecând prin centru, respectiv două magistrale nord-sud, operate cu troleibuze, și o magistrală est-vest, operată cu tramvaie (fig. 4):

- **Linia I:** Gara CFR – Centru – Cartierul Cazărmilor (Spitalul Militar)
- **Linia II:** Parcul Bibescu – Centru – Bariera Amaradiiei (Școala Normală)
- **Linia III:** Bariera Brestei – Centru – Bariera București, cu o ramură spre Gara CFR.

Străzile de pe trasee, cu mici excepții, erau pavate sau în curs de pavare și aveau canalizare. În primă etapă, urma să fie realizată doar linia I în totalitate și linia II între parc și centru. Depoul și atelierele urmau să fie înființate ori în Piața Chiriac, unde exista un teren liber de 9 800 m<sup>2</sup>, ori în clădirile serviciului de salubritate al municipiului, situat pe Calea București nr. 3, pe un teren de aproximativ 10 000 m<sup>2</sup>, cu o fațadă spre Calea București și alta spre Strada Ștefan cel Mare. Întreg proiectul avea un cost estimat de realizare de circa 40 de milioane de lei și se sconta pe un profit anual din exploatare de circa 2,9 milioane de lei<sup>29</sup>.

Pe lângă o serie de observații tehnice, Consiliul Tehnic Superior a fost de părere să se renunțe la exploatarea cu tramvaie, ca fiind nerațională și neeconomică, și să se folosească exclusiv troleibuze. De asemenea, a recomandat construirea

---

<sup>26</sup> *Ibidem*, ff. 18–19.

<sup>27</sup> *Ibidem*, ff. 62–64.

<sup>28</sup> *Ibidem*, ff. 7–13.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

garajelor în piața Chiriac, întrucât transformarea vechilor clădiri ale salubrității ar fi putut pune probleme de stabilitate și rezistență<sup>30</sup>.

În cele din urmă, autoritățile craiovene au ales localul din Calea București. Avantajele avute în vedere erau apropierea de uzina electrică a orașului și situarea centrală față de liniile de transport proiectate. Serviciul salubrității, a cărui existență în centrul orașului devenise improprie, a fost mutat în clădirile fabricii de paste făinoase „Concordia”, din Calea Brestei nr. 95, care a fost achiziționată de primărie în 1943 cu 15 milioane de lei<sup>31</sup>. Construcțiile existente în Calea București au fost adaptate noilor cerințe de către Antrepriza „Dalla Barba & Peresutti”<sup>32</sup>. Astfel, parterul clădirii administrative a fost transformat într-o sală mare, capabilă să adăpostească nouă troleibuze, și i s-au adăugat două ateliere mecanice pe laterale. La etaj, spațiul a fost recompartimentat în trei camere pentru birouri, un hol, o cameră pentru șoferi, una pentru taxatoare și o baie cu dușuri și closete. Un alt corp de clădire a fost modificat să adăpostească atelierele de vopsitorie, lemnărie și tapițerie, cu o magazie de lemne și scânduri la etaj<sup>33</sup>.

Lucrările de montaj fiind avansate, pe 10 octombrie 1942 Primăria Municipiului Craiova a luat decizia înființării unui serviciu public de transport în comun de persoane, cu troleibuze și tramvaie, organizat sub formă de Regie Publică Comercială în cadrul Uzinelor Comunale Craiova. Serviciul Contencios Municipal era delegat să contacteze reprezentanții societății „Săgeata” în vederea rezilierii contractului de concesiune a transportului în comun cu autobuze<sup>34</sup>. În patrimoniul noii regii au fost trecute imobilul din Calea București nr. 3 și materialele primite de la Odessa.

### **Inaugurarea și dezvoltarea serviciului de „trolleybuze”**

Noul mijloc de transport a fost inaugurat în dimineața zilei de 9 mai 1943, când au fost date în folosință garajele troleibuzelor și linia Centru (Prefectură) – Gară<sup>35</sup>. În prezența primarului, gen. Dumitru Popescu – totodată în calitate de președinte al Regiei Publice Comerciale a Uzinelor Comunale din Craiova – și a membrilor regiei, în frunte cu directorul, ing. Ion Neguș, s-a efectuat un serviciu religios, urmat de un scurt discurs de mulțumire al primarului și de citirea unei telegrame adresate mareșalului Ion Antonescu cu acest prilej – în limbajul epocii:

---

<sup>30</sup> *Ibidem*, ff. 13–15.

<sup>31</sup> *Ibidem*, ff. 24–42. Astăzi, sediul Companiei de apă Oltenia.

<sup>32</sup> *Ibidem*, ff. 65, 69.

<sup>33</sup> *Ibidem*, dosar 61/1944, f. 9.

<sup>34</sup> Decizia nr. 406/28.413 din 10 octombrie 1942, publicată în „Buletinul Oficial al Municipiului Craiova”, anul III, nr. 13–15, 15 octombrie – 30 noiembrie 1942, pp. 4–5. A se vedea și MI–DEC, dosar 134/1942, unde decizia are numărul greșit 407.

<sup>35</sup> *Punerea în circulație a trolleybuzurilor la Craiova*, în „Universul”, anul LX, nr. 129, 14 mai 1943, p. 6.

„Astăzi, Duminică, 9 Mai 1943, orele 8 dimineața, Uzinele Comunale din Craiova au pus în funcțiune trolleybuzele atribuite capitalei Olteniei, prin înalta hotărâre a Conducătorului statului întregitor de țară.

Primul gând al nostru și al craiovenilor, în fața acestei fapte de ridicare a nivelului de viață al orașului nostru românesc, se îndreaptă către Domnia-Voastră, pentru a vă exprima adâncă recunoștință, devotament desăvârșit și integrare sufletească totală la opera măreață pe care o înfăptuiți pentru un viitor mai bun, legat de tradiția națională a României.

Să trăiți, Domnule Mareșal!”.

Alte telegrame au fost adresate generalilor Dumitru I. Popescu, ministru de interne, și Constantin Z. „Piki” Vasiliu, subsecretar de stat al poliției și jandarmeriei (fapt care ar veni în sprijinul bănuieiilor lui Gherman Pântea referitoare la rolul decisiv al acestuia în aducerea troleibuzelor la Craiova)<sup>36</sup>.

După această solemnitate, primarul și Consiliul de Administrație al regiei au parcurs, într-unul dintre troleibuze, tot traseul până la gară, „plătind biletul”<sup>37</sup>. În acest fel, Craiova a devenit cel de-al treilea oraș al țării în care au circulat troleibuze.

Cu toate avantajele sale, acest serviciu nu a fost scutit de critici, neajunsurile fiind, din când în când, semnalate prin ziare. Bunăoară, un călător sosit cu bagaje în gara Craiova care dorea să ajungă la un hotel din oraș, era sfătuit de hamal astfel: „E cam greu cu transportul, mai ales cu bagajele astea mari; trăsuri au rămas foarte puține și nu prea vin la toate trenurile dacă nu au din întâmplare de făcut vreo cursă din oraș la gară [...]. Drumul până în oraș e cam lung. Să tot fie vreo 3 kilometri. Încercați și dvs., poate să vă primească în «trilobuzele» astea ale primăriei, dar știu că nu primește pasageri cu bagaje”. Într-adevăr, refuzat de taxatoare, călătorul a ajuns, în cele din urmă, la destinație, plătind 300 de lei unui „taxi hodorigit”<sup>38</sup>. Nici prețul biletelor nu era prea accesibil: 20 de lei pentru fiecare călătorie, în condițiile în care unii funcționari erau nevoiți să facă și câte patru drumuri pe zi, iar reduceri sau abonamente nu existau deloc<sup>39</sup>. Această problemă a fost, întrucâtva, ameliorată în lunile următoare<sup>40</sup>.

La începutul lunii iulie 1943, a fost inaugurat și cel de-al doilea traseu de troleibuze, între Centru și Parcul Bibescu, de-a lungul Căii Unirii, acesta fiind menit să faciliteze accesul craiovenilor spre parc și, totodată, al locuitorilor din

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> „Gazeta Municipală” în țară. *Realizările administrative: Craiova*, în „Gazeta Municipală”, anul XII, nr. 572, 30 mai 1943, p. 2.

<sup>38</sup> George Diamandi, *Anchetele noastre: Scurt popas în capitala Olteniei*, în „Viața”, anul III, nr. 778, 20 iunie 1943, p. 7.

<sup>39</sup> *Ibidem*. Tariful oficial al trásurilor pentru aceeași cursă era de cel puțin patru ori mai mare, conform Ordonanței Primăriei Municipiului Craiova nr. 8.278 din 12 mai 1943, publicată în „Buletinul Oficial al Municipiului Craiova”, anul IV, nr. 3–5, 1 mai – 15 iunie 1943, p. 23.

<sup>40</sup> Șerban Pătrașcu, *op. cit.*, p. 176.

Romaneşti spre centru, cu „mijloace de transport mai rapide şi mai ieftine de cum aveau până acum”<sup>41</sup>. Întregul tronson Gară – Parc a fost exploatat ca o singură linie, cu cinci troleibuze<sup>42</sup>.

O lună mai târziu, erau deja în curs lucrările de refacere a pavajelor şi instalare a stâlpilor pentru susţinerea reţelei de troleibuz pe traseul Spitalul Militar – Centru, de-a lungul străzilor Caracal şi Buzeşti<sup>43</sup>. Inaugurarea, prevăzută a avea loc până la data de 15 septembrie acelaşi an<sup>44</sup>, ar fi însemnat, totodată, finalizarea liniei I, aşa cum a fost stabilită în proiectul iniţial. Greutăţile războiului au amânat, însă, acest eveniment până anul următor<sup>45</sup>.

În acelaşi timp, întreţinerea pavajelor străzilor pe care treceau liniile de troleibuz a fost trecută, de Primăria Municipiului Craiova, în sarcina Uzinei Comunale<sup>46</sup>.

La împlinirea a trei ani de domnie a regelui Mihai, şi totodată a trei ani de la instalarea lui Ion Antonescu la conducerea statului, au avut loc, în toată ţara, ceremonii de (re)inaugurare a lucrărilor edilitare realizate în tot acest interval. La Craiova, pe 6 septembrie 1943, în faţa celor mai importante notabilităţi ale oraşului, s-a repetat aproape întocmai ceremonia din primăvară: după o slujbă religioasă ținută la garajele din Calea Bucureşti, primarul, gen. Dumitru Popescu, a făcut o dare de seamă privind realizările edilitare din cei trei ani, după care asistenţa a inspectat garajele troleibuzelor, noul sediu al serviciului salubrităţii – instalat deja în locul fostei fabrici „Concordia” – şi liniile de troleibuz de la Gară până în Parcul Bibescu. Evenimentul s-a încheiat cu o gustare luată în parc la terasa Florilor, cu toasturile de rigoare<sup>47</sup>.

<sup>41</sup> *Craiova: O nouă reţea de trolleybuze*, în „Universul”, anul LX, nr. 180, 5 iulie 1943, p. 8; „Buletinul Oficial al Municipiului Craiova”, anul IV, nr. 6–9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 6.

<sup>42</sup> MI–DEC, dosar 71/1943, f. 125.

<sup>43</sup> *Craiova: Noui linii de trolleybuze*, în „Universul”, anul LX, nr. 213, 7 august 1943, p. 8.

<sup>44</sup> *Ibidem*. Alte surse precizau însă că „în toamnă se va da în circulaţie [doar] porţiunea [din centru] până la întretăierea str. Caracal cu str. Cazărmilor” (astăzi General Dragalina), vezi „Buletinul Oficial al Municipiului Craiova”, anul IV, nr. 6–9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 4; „Gazeta Municipală” în ţară. *Realizările administrative: Craiova*, în „Gazeta Municipală”, anul XII, nr. 589, 26 septembrie 1943, p. 2.

<sup>45</sup> Conform ing. Neguş, directorul Uzinelor Comunale, impedimentul cel mare consta în livrarea stâlpilor de susţinere, comandaţi deja la Reşiţa (a se vedea „Buletinul Oficial al Municipiului Craiova”, anul IV, nr. 6–9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 6). În decembrie 1943, linia încă nu era dată în folosinţă (a se vedea Nicolae Cristofir, *Craiova sub diverse aspecte*, în „Viaţa”, anul III, nr. 946, 3 decembrie 1943, p. 4), însă, la mijlocul lunii august 1944, erau consemnate două trasee de troleibuz: Gară – Parc şi Gară – Calea Caracal (a se vedea anexa). Inventarul de la sfârşitul anului 1944 sugerează că linia ar fi ajuns până la Spitalul Militar, aşa cum fusese proiectat, întorcând într-un rond creat pe un teren expropriat prin Decizia nr. 18.421 din 29 septembrie 1943 cu preţul de 222 000 de lei (a se vedea „Buletinul Oficial al Municipiului Craiova”, anul IV, nr. 10–14, 15 august – 15 octombrie 1943, p. 6).

<sup>46</sup> „Gazeta Municipală” în ţară. *Realizările administrative: Craiova*, în „Gazeta Municipală”, anul XII, nr. 589, 26 septembrie 1943, p. 2; „Buletinul Oficial al Municipiului Craiova”, anul IV, nr. 6–9, 15 iunie – 15 august 1943, p. 3.

<sup>47</sup> *Inaugurarea lucrărilor edilitare la Craiova*, în „Universul”, anul LX, nr. 247, 10 septembrie 1943, p. 8.



Planul de lucrări în perspectivă pe 5 ani, întocmit la începutul lunii octombrie, prevedea pentru 1944 – 45 construirea liniei III a tramvaielor (în lipsa altor troleibuze disponibile să le înlocuiască), repararea a patru tramvaie, completarea utilajului și amenajarea curții din Calea București (lucrări în valoare de 51 de milioane de lei), iar pentru 1946 – 47 procurarea a trei troleibuze noi și construirea liniei IV Centru – Bariera Severinului (în valoare de 65 de milioane de lei). Pentru 1948, obiectivele erau mai vagi, fiind planificate completări de utilaje, revizii și reparații ale tramvaielor și extinderi de trasee, în valoare de circa 7,5 milioane de lei<sup>48</sup>. În final, nu s-a reușit decât repararea a cinci vagoane motor de tramvai contra sumei imense de peste 7 milioane de lei<sup>49</sup>.

Între 24 și 31 octombrie 1943, în Craiova, a fost sărbătorită Săptămâna Olteniei, constând într-o serie de manifestări culturale, sociale, sportive și politice, dedicate acestei regiuni. La inaugurare, a participat însuși mareșalul Ion Antonescu, care a vizitat diferite obiective din oraș. Privitor la transportul în comun, a recomandat autorităților locale păstrarea unui sistem unitar de transport în interiorul orașului, prin folosirea exclusiv a troleibuzelor (fig. 5). Această indicație a determinat Consiliul de Administrație al regiei craiovene să accepte, în cele din urmă, înlocuirea tramvaielor cu troleibuze pe traseul liniei III Bariera Brestei – Bariera București și să rezerve șinele și materialul rulant primit de la Odessa pentru o eventuală linie de centură, în colaborare cu CFR, între atelierele ce tocmai se construiau (viitoarea uzină „Electroputere”) și noile gări de mărfuri și de pasageri ale orașului, aflate în proiect<sup>50</sup>.

Pentru realizarea acestei hotărâri, pe 27 octombrie 1943, regia a anunțat o licitație pentru procurarea a încă patru troleibuze cu câte 33 de locuri pe scaune<sup>51</sup>. Ținută pe data de 1 decembrie 1943, aceasta a rămas fără rezultat. Pentru a doua, oară însă, evoluția războiului a adus Craiovei un dar neașteptat: încă trei troleibuze provenite de la Cernăuți (fig. 6). Ofensiva celor patru Fronturi Ucrainiene, declanșată în 5 martie 1944, adusesse forțele militare sovietice la granițele României după doar două săptămâni. În tot acest timp a fost executată evacuarea oamenilor și a bunurilor din Bucovina și Basarabia după un plan prestabilit. Troleibuzele de la Cernăuți au fost repartizate astfel: cele patru MAN-uri la Brașov (unde nu au apucat să circule)<sup>52</sup>, iar trei din cele patru ЯТБ-4 la Craiova<sup>53</sup>, ultimul rămânând pe loc în lipsa roților<sup>54</sup>.

<sup>48</sup> MI-DEC, dosar 100/1943, ff. 219–220.

<sup>49</sup> *Ibidem*, dosar 92/1944, f. 137.

<sup>50</sup> *Ibidem*, dosar 61/1944, f. 9; Șerban Pătrașcu, *op. cit.*, p. 174. Gara de mărfuri urma să fie construită pe terenul dintre Bariera Vâlcii și Regia C.A.M. – astăzi Regia de Tutun – cu trecere sub nivel, iar gara de călători în afara axei Bulevardului Carol spre răsărit.

<sup>51</sup> Anunțul nr. 9.728 al RPC Uzinele Comunale Craiova, în „Monitorul Oficial”, partea a II-a, anul CXI, nr. 258, 3 noiembrie 1943, p. 7304.

<sup>52</sup> SJAN Brașov, Fond Prefectura Județului Brașov. CASBI, dosar 8/1944, f. 107.

<sup>53</sup> MI-DEC, dosar 112/1944, f. 48.

<sup>54</sup> A fost pus în funcțiune la 1 mai 1944 pe linia 4, unde a circulat singur până în septembrie 1948, când sovieticii au adus primele troleibuze МТБ-82. A se vedea dr. Sergej A. Tarchov, *100 Jahre elektrischer Nahverkehr in der ehemaligen Landeshauptstadt Tschernowitz*, Baneforlaget, 1997.

Regia s-a preocupat, concomitent, și de extinderea garajelor din Calea București. Pentru mărirea suprafeței construibile, la 25 iunie 1943 primarul Craiovei a declarat de utilitate publică și a expropriat o bucată din terenul învecinat de la nr. 1, proprietatea familiei Iottu<sup>55</sup>. În aceeași zi, regia a ținut o licitație publică pentru darea în antrepriză a construcției depoului de tramvaie, în valoare de 7 milioane de lei. A câștigat Antrepriza „Dalla Barba & Peresutti”, care s-a oferit să execute lucrarea cu un spor de doar 5% peste prețul din deviz. Proiectul presupunea ridicarea unui depou din cărămidă și beton, măsurând circa  $37 \times 15$  metri, care să adăpostească doisprezece vagoane pe patru linii, dintre care una trebuia să aibă o groapă de vizitare pe toată lungimea sa. A fost aprobat, cu mici observații, de Consiliul Tehnic Superior din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, în ședința sa din 22 iulie 1943, decizia – fără de care lucrările nu puteau începe – fiind comunicată autorităților craiovene abia la sfârșitul lunii august<sup>56</sup> (fig. 7).

În vederea ultimei etape a extinderii, la 25 februarie 1944, regia a înaintat Direcției Exploatărilor Comerciale din cadrul Ministerului de Interne un „Proiect pentru construirea atelierelor, garaje[lor] de mașini, magazii etc. anexe la serviciul de trolleybuze”. Acesta prevedea edificarea unor construcții din cărămidă pe latura dinspre Strada Ștefan cel Mare, în locul vechilor grajduri ale serviciului de salubritate, în care urmau să funcționeze restul secțiilor necesare serviciului de transport în comun: un atelier de vulcanizare, ale cărui instalații fuseseră cumpărate în 1943 cu suma de 1 250 000 de lei, un atelier pentru confecționarea și călirea arcurilor, un atelier de sudură, un atelier pentru rețeaua aeriană a troleibuzelor, o magazie pentru materiale, toalete și frizerie pentru lucrători și o încăpere pentru portar. Celelalte autovehicule necesare regiei ar fi beneficiat de un atelier mecanic pentru trei mașini și cinci boxe pentru adăpostirea a unsprezece mașini. Una din aceste boxe era proiectată pentru a putea primi alternativ două troleibuze. În centrul construcțiilor urma să fie ridicat un turn decorativ cu ceas, care ar fi adăpostit instalațiile de calorifer pentru încălzirea complexului și coșul de fum. De o parte și de alta a acestuia fuseseră prevăzute o poartă mare pentru vehicule și una mică pentru pietoni<sup>57</sup> (fig. 8). Fiind înaintat pe 15 martie cu un referat pozitiv ministrului de interne, acesta a respins proiectul cu rezoluția „nu e acum momentul să facem astfel de lucrări”<sup>58</sup>. Regia a insistat și, pe 14 iunie, a solicitat realizarea doar a unei părți din proiect, pentru a preveni degradarea utilajelor depozitate în fostele grajduri părgăinite, întrucât dispunea de fonduri proprii și de aproape toate materialele necesare. Cererea i-a fost aprobată de minister la 21 iunie<sup>59</sup>. Licităția pentru executarea respectivelor lucrări a fost ținută pe 24 iulie<sup>60</sup>. În cele din urmă s-a reușit ridicarea unui singur atelier

<sup>55</sup> Conform deciziei nr. 8.954, publicată în „Monitorul Oficial”, partea a II-a, anul CXI, nr. 149, 30 iunie 1943, p. 4474.

<sup>56</sup> MI-DEC, dosar 71/1943, ff. 116–121, 132–142.

<sup>57</sup> *Ibidem*, dosar 61/1944, ff. 9–10.

<sup>58</sup> *Ibidem*, f. 5.

<sup>59</sup> *Ibidem*, ff. 59–64.

<sup>60</sup> Anunțul nr. 5.545 al RPC Uzinele Comunale Craiova, în „Monitorul Oficial”, partea a II-a, anul CXII, nr. 161, 13 iulie 1944, p. 4065.

și amenajarea curții interioare, în valoare totală de peste 10,5 milioane de lei<sup>61</sup>.

Lunile din vara anului 1944 s-au scurs sub imperiul alarmelor și a bombardamentelor aeriene aliate. În acele situații, șoferii care trebuiau să evacueze călătorii spre periferii „uitau” să mai oprească în stații, lăsând în urmă oameni deznădăjduiți și panicați<sup>62</sup>.

### Sfârșitul exploatării

La 23 August 1944, România a încetat războiul împotriva Uniunii Sovietice și a trecut de partea Aliatilor. Potrivit Convenției de Armistițiu încheiată pe 12 septembrie 1944, „Guvernul român se obliga ca în termenele indicate de Înaltul Comandament Aliat (Sovietic) să restituie Uniunii Sovietice, în desăvârșită bună stare, toate valorile materiale luate de pe teritoriile ei, în timpul războiului”<sup>63</sup>, așadar, indiferent de starea în care fuseseră aduse în țară! Pusă în fața acestei situații și neputând efectua reparațiile necesare și înnoirea materialelor uzate în timpul alocat, regia craioveană a încheiat, în noiembrie, un acord de compensare cu Comisia Aliată de Control, prin care erau predate în schimb materiale în valoare de peste 33 de milioane de lei. La această sumă s-au mai adăugat încă 8 milioane de lei cheltuite cu demontarea și expedierea tuturor bunurilor spre Odessa. Transportul a fost realizat în șase tranșe, în vagoane de tren direcționate spre portul Constanța, începând cu troleibuzele – inclusiv cele trei din Cernăuți – pe 15 și 17 octombrie 1944 și terminând cu tramvaiele, pe 19 ianuarie 1945<sup>64</sup>. La Odessa, linia de troleibuz a fost reinstalată pe traseul inițial, iar cele unsprezece vehicule, după ce au intrat în reparație capitală, și-au început serviciul, pe 5 noiembrie 1945. Între timp, Craiova avea să rămână lipsită de orice transport în comun, vreme de doi ani<sup>65</sup>.

### Ultimele rămășițe

Inventarele de la sfârșitul anilor 1944 și 1945 indică puținul rămas de pe urma serviciului de transport în comun: terenurile și clădirile, peste 100 de stâlpi de mai multe feluri depozitați în diverse locuri, mobilier, firme cu inscripții, câteva clișee fotografice<sup>66</sup>. Toate acestea aveau să dispară în timp. La sfârșitul anilor '60, pe

---

<sup>61</sup> MI-DEC, dosar 7/1944, ff. 179–181 și totodată conform inventarului bunurilor regiei de la sfârșitul anului 1944; *ibidem*, dosar 24/1944, f. 302.

<sup>62</sup> *Ecouri din Craiova: Pentru direcția U.C.T.*, în „Curentul”, anul XVII, nr. 5928, 17 august 1944, p. 2, reprodus în anexă.

<sup>63</sup> *Convenție de Armistițiu între Guvernul Român, pe de o parte, și Guvernele Uniunii Sovietice, Regatului Unit și Statele Unite ale Americii, pe de altă parte*, în „Monitorul Oficial”, partea I, anul CXII, nr. 219, 22 septembrie 1944, p. 6372.

<sup>64</sup> MI-DEC, dosar 92/1944, ff. 29–39 și 132–141; *ibidem*, dosar 112/1944, ff. 47–52; *ibidem*, dosar 57/1946, ff. 68–70.

<sup>65</sup> Șerban Pătrașcu, *op. cit.*, p. 178.

<sup>66</sup> MI-DEC, dosar 24/1944, ff. 302–305; *ibidem*, dosar 47/1945, ff. 60–61, 78–79.

locul vechilor garaje și ateliere din Calea București – în care au continuat să funcționeze Întreprinderile Comunale Orășenești – a fost construit hotelul „Jiul”.

Pe Calea Unirii, la numărul 37, există un stâlp Mannesmann atipic zonei, care a fost considerat ca făcând parte din vechea rețea de troleibuz a orașului<sup>67</sup> (fig. 9). Soclul de fontă, cu aspect identic unora care încă se mai păstrează la Odessa pe Strada Pușkin, pare a confirma această supoziție<sup>68</sup> (fig. 10). Ar reprezenta ultima mărturie rămasă pe teren care să ateste că, în urmă cu 75 de ani, Craiova a avut transport în comun electric cu troleibuze.

### **Reînființarea transportului în comun electric în Craiova**

Timp de peste patru decenii orașul nu a mai avut niciun mijloc de transport alimentat electric. La 24 septembrie 1987, a fost inaugurată linia de tramvai, lungă de 19 km, între platforma industrială din sud-estul Craiovei (Fabrica de automobile „Olcit”, Întreprinderea de tractoare și mașini agricole, Întreprinderea mecanică de material rulant, Uzina „Electroputere”, Întreprinderea de utilaj greu etc.) și platforma de vest (Centrala electrică de termoficare de la Ișalnița, Combinatul chimic, Întreprinderea de sere, Întreprinderea de prefabricate din beton etc.). La orele de vârf, urma să deservească o parte semnificativă a celor peste 120 000 de muncitori<sup>69</sup>. În ultimii 20 de ani, s-a încercat (re)introducerea troleibuzelor pe traseul 1 Gară – Romanești. Deși au fost aprobate mai multe studii de fezabilitate, iar măsura a fost inclusă în Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Craiovei încă din 2009, versiunile actuale ale Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană și ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă nu mai fac nicio referire explicită în acest sens<sup>70</sup>.

## **75 YEARS FROM THE INTRODUCTION OF ELECTRIC PUBLIC TRANSPORTATION IN CRAIOVA**

*(Abstract)*

During World War II, the majority of the trucks and buses in Romania were requisitioned by the Army. Having hardly any public transportation left, in 1942 the city of Craiova received eight trolleybuses and twelve tramway cars “captured” from Odessa, together with some of the necessary wires, rails, poles and a rectifier. Later that year,

---

<sup>67</sup> A se vedea: <https://jurnaldecraiova.ro/transportul-electric-craiova-95-de-ani-de-speranta/> (accesat la 26 iunie 2018).

<sup>68</sup> În dreptul caselor cu nr. 23 și 40, conform imaginilor din 2012 furnizate de serviciul Google Street View (accesat la 26 iunie 2018). Alți stâlpi de pe aceeași stradă prezintă socluri cu design similar.

<sup>69</sup> Nicolae Băbălău, *Prima linie de transport în comun cu tramvaiul din Craiova*, în „Scînteia”, anul LVII, nr. 14.026, 25 septembrie 1987, p. 5.

<sup>70</sup> A se vedea HCL 14/1998, PIDU din 2009 și 2011, SIDU și PMUD din 2017, ultimele disponibile la adresa <https://www.primariacraiova.ro/ro/documente-strategice> (accesată la 27 iulie 2018).

Craiova established its own public transportation service, operated by the city, and started building garages and workshops for running it. The first trolleybus line was inaugurated on May 9<sup>th</sup> 1943, between the Railway Station and the center of the city. It was followed by another two branches, one between the center and Bibescu (today Romanescu) Park and the other between the center and the Military Hospital. The planned route for a tramway line was abandoned in late 1943, in favor of a unified trolleybus network. Nothing came to it, despite Craiova receiving another three trolleybuses evacuated from Cernăuți in March 1944. After King Michael's coup on August 23<sup>rd</sup> 1944, Romania joined the Allies. The Soviets requested their property back, "as new". Thus, the trolleybus network was dismantled, and all materiel, along with a hefty compensation, was sent back to Odessa through the Port of Constanța, leaving Craiova without public transportation for two years.

*Keywords:* Craiova, Odessa, trolleybus, tramway, Second World War.

## ANEXĂ

### Pentru Direcția U.C.T.

Deși posedă un mijloc – putem spune luxos – de locomoție restrâns, urbea noastră prin acele trolleybuze – gara – parc și gara – Calea Caracal – și acestea funcționează cu mari dificultăți pentru publicul călător.

Și ca să expunem situația de fapt a acestora, vom reda câteva din faptele petrecute:

În nenumărate ocazii, când se sună prealarma, unii din șoferi trec prin stații fără să mai oprească, numai cu scopul de a ajunge cât mai degrabă spre periferia orașului, lăsând în urma lor oameni deznădăjduiți în panică.

Alt procedeu destul de defectuos este acela de seară, când se face retragerea mașinilor de pe trasee.

De exemplu: ultimul trolleybus trebuie să plece din centrul orașului – „Minerva” – spre parcul „Romanescu” la 21,30. Or, în seara zilei de 9 august a.c., ultimul vehicul a trecut la 21,20, deci cu 10 minute mai devreme, fapt ce a făcut ca peste 20–30 de pasageri care locuiesc în direcția aceea și chiar prin suburbana Romanesti și la sate să aștepte peste orarul acestora în speranța că doar va mai trece vreun trolley. Dar n-au trecut decât câteva minute la mijloc și sirenele anunțau pericolul aerian. A urmat o panică indescritibilă printre locuitori și câteva cuvinte tari au fost auzite în întunericul nopții la adresa celor de la U.C.T.

Un alt caz a fost înregistrat în seara următoare – 10 august – când între ora 21,8 și 21,25 n-a trecut niciun trolleybus spre parc, dar în schimb au trecut 3 spre gară, iar la 21,30 două din aceste vehicule se găseau unul în urma celuilalt, lucru ce a determinat pe șoferul de pe mașina nr. 1 să spună că el se găsește pe traseu și nu-i

pasă de ce fac ceilalți – însă la ora aceea 21,30 d-abia urma să plece de la „Minerva”, ci nu să se găsească la stația parc.

Și câte alte lucruri revoltătoare se manifestă în fiecare zi cu personalul acestor trolleybuze – taxatoarele stau de vorbă cu pasagerii sau se fardează în timpul serviciului, răspund arogant și câte alte fapte – și despre care direcțiunea U.C.T.-ului nu știe nimic și deci nu poate lua măsuri în consecință.

Se cere de către locuitori – și pe drept cuvânt – aplicarea întocmai a programului de circulație și „dresarea” în special a personalului feminin – certat în parte cu morala publică.

Dacă d. general Dem. Popescu și d. inginer Neguș s-au străduit să dea municipiului nostru un aspect occidental, apoi nu este îngăduit nimănui să nu se ghideze și să nu respecte dispozițiunile și regulile programului fixat pentru funcționarea în bune condițiuni a trolleybuzelor, urmând – dacă este cazul – să se procedeze la aplicarea de sancțiuni contra celor ce se abat de la ele.

„Curentul”, anul XVII, nr. 5928, 17 august 1944, p. 2.



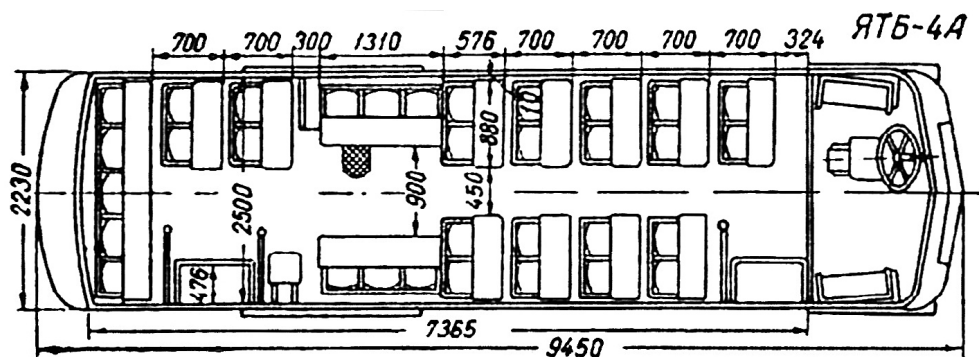
**Fig. 1.** Montarea stâlpilor pentru linia de troleibuz în Odessa, martie – aprilie 1941.

În mod similar trebuie să fi decurs lucrările și la Craiova.

Sursa: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:ОдессаЧкаловатроллейбус.JPG>.



**Fig. 2.** Troleibuzul ЯТБ–4a la Odessa, 2 noiembrie 1941. Forma casetei de traseu și a acoperișului sunt diferite față de ЯТБ–4, iar geamurile de la parbriz au primit colțuri rotunjite. Se observă lipsa roții exterioare de pe puntea spate. Colecția: SANIC.



**Fig. 3.** Schema locurilor troleibuzului ЯТБ–4а.  
Sursa: <http://denisovets.ru/yaaz/yaazpages/yatb1.html>.



**Fig. 4.** Schema traseelor de troleibuz și tramvai propuse în 1942–1943.

Sursa foto: <http://www.wwii-photos-maps.com/romania/slides/Craiova%20%20064.html>.

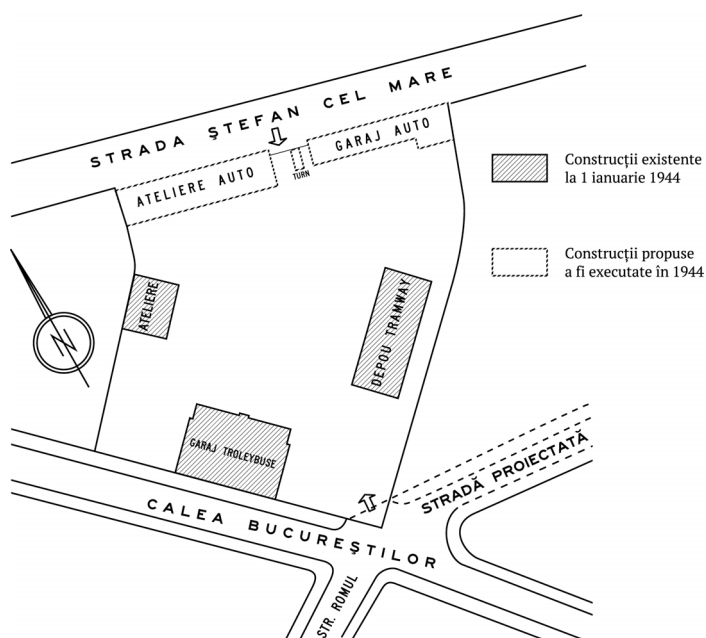




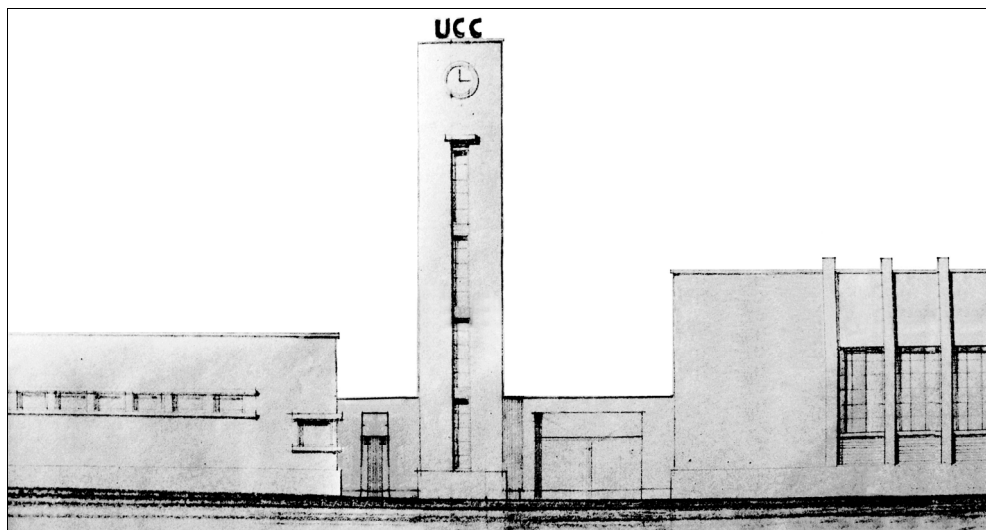
**Fig. 5.** Troleibuz ЯТБ–4 pe Strada Alexandru Ioan Cuza din Craiova, 24 octombrie 1943.  
Foto: Willy Pragher, Staatsarchiv Freiburg W 134 Nr. 036737, Bild 1.



**Fig. 6.** Troleibuz ЯТБ–4 pe străzile Cernăuțiului în 1941.  
Sursa: <http://transphoto.ru/vehicle/54901/>.



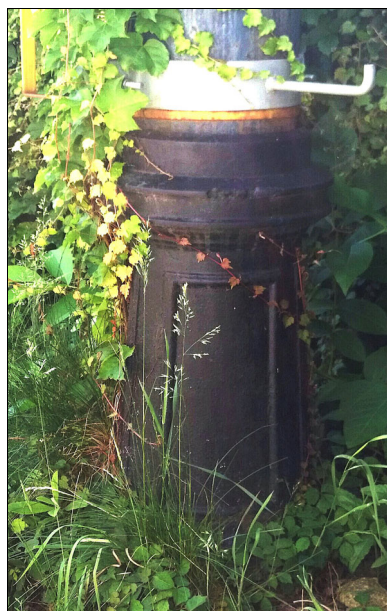
**Fig. 7.** Planul garajelor și birourilor UCC. Redesenare după planurile aflate în colecția SANIC.



**Fig. 8.** Detaliu din proiectul extinderii atelierelor și garajelor din 1944. Poarta principală și turnul centralei termice, văzute dinspre Strada Ștefan Cel Mare. Colecția: SANIC.



**Fig. 9.** Stâlpul Mannesmann de pe Strada Unirii nr. 37. Foto: Alexandru Daneș.



**Fig. 10.** Detaliu cu soclul de fontă al stâlpului. Foto: Alexandru Daneș.